R A P P O R T

A N N U E L

1 9 8 8

91-05774/

TABLE DES MATIÈRES

PROFIL DE PORTS CANADA

L'appellation « Ports Canada » désigne un réseau fédéral de ports administrés conformément à la *Loi sur la Société canadienne des ports*, adoptée en 1983. Sept de ces ports sont constitués en sociétés autonomes, situées à Halifax, Montréal, Prince Rupert, Québec, Saint John, St. John's (T.-N.) et Vancouver. Les autres ports, que la Société canadienne des ports gère comme des divisions, sont situés à Belledune, Chicoutimi/Baie des Ha! Ha!, Churchill, Port Colborne, Prescott, Sept-Îles et Trois-Rivières.

Ports Canada assure près de la moitié de l'ensemble du trafic portuaire canadien et plus de 95 pour cent du trafic conteneurisé. De ce fait, Ports Canada constitue un instrument privilégié pour la mise en oeuvre de la politique portuaire nationale. Celle-ci vise entre autre à fournir, au meilleur coût possible et de façon équitable pour tous les usagers, les services nécessaires au commerce maritime international du Canada, tant sur le plan national que régional et local.

Le réseau fonctionne sur une base décentralisée et chacune des sociétés de port locales possède notamment une grande autonomie dans l'administration du port placée sous sa responsabilité. Tout en assurant un service public, les ports du réseau sont administrés selon les pratiques commerciales usuelles.

Le siège social de la Société canadienne des ports est situé à Ottawa.

Pour recevoir ce rapport, prière de vous adresser à Ports Canada, Services de la Société, 99, rue Metcalfe, Ottawa (Ontario)
K1A 0N6.

If you would like to receive a copy of the annual report in English, please write to Ports Canada, Corporate Services, 99 Metcalfe Street, Ottawa, Ontario K1A 0N6.

MESSAGE DU PRÉSIDENT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

L'adoption de la *Loi nationale sur les transports* et la signature de l'Accord de libre-échange entre le Canada et les États-Unis sont d'importants événements qui se répercutent maintenant sur le réseau de transport du Canada. La *Loi nationale sur les transports* a pour objet d'encourager au Canada des modes de transport plus novateurs et plus efficaces dans le but d'accroître la compétitivité de l'industrie canadienne, au pays comme à l'étranger. L'accord de libre-échange facilite le commerce nord-sud et, bien qu'on ne puisse encore parler d'un impact direct sur nos ports, nous prévoyons une augmentation de l'activité à mesure que l'industrie canadienne améliorera sa compétitivité en profitant des nouvelles économies d'échelle que le marché continental rendra possibles.

Partout dans le monde, la livraison des biens manufacturés évolue vers un système dominé par l'intermodalisme, rentable et extrêmement compétitif, où le contrat de transport va à celui qui est capable de respecter rigoureusement les délais prescrits et d'offrir un tarif de poste à poste.

Les entreprises canadiennes de transport se trouvent actuellement dans une période de transition où elles doivent rattraper leurs concurrents pour s'imposer dans les systèmes de transport continentaux et mondiaux qui se mettent en place. Étant donné que nos ports sont tributaires du transport ferroviaire, nous continuons de nous préoccuper de la viabilité et de la compétitivité des sociétés ferroviaires canadiennes par rapport à leurs concurrentes américaines.

Il est maintenant clair que les chemins de fer canadiens éprouvent des difficultés à soutenir la concurrence des Américains pour le transport des conteneurs sur grandes distances. Si nous nous intéressons tant à la compétitivité du transport intérieur, c'est parce que Ports Canada s'est donné un programme quinquennal d'immobilisations de 500 millions de dollars, dont la presque totalité dépend de la rentabilité du transport ferroviaire. Or, les projections du marché sur lesquelles ces nouvelles immobilisations sont basées devront être révisées si les gouvernements fédéral et provinciaux ne coopèrent pas pour procéder aux ajustements dont les industries du transport ferroviaire et du camionnage ont besoin pour concurrencer à chances égales les Américains. Nous continuerons donc de jouer un rôle de premier plan pour contribuer à résoudre les problèmes qui entravent l'industrie du transport au Canada et, par conséquent, sa capacité de desservir nos ports.

Les conseils d'administration du réseau Ports Canada s'acquittent toujours avec succès de leurs obligations commerciales et sociales. Tous attachent une très grande importance à l'autosuffisance financière et à la protection des actifs.

Par ailleurs, nous poursuivons nos efforts en vue de rendre le processus d'approbation plus efficace et plus autonome, non seulement au sein du réseau de Ports Canada, mais également dans les organismes centraux du gouvernement. À cet égard, nous continuons de négocier des modifications à la délégation de pouvoir et de rechercher un consensus relativement aux modifications que nous souhaiterions voir apporter à la *Loi sur la gestion des finances publiques*.

En 1988, le conseil d'administration a perdu l'un de ses membres les plus estimés, l'honorable Jean Marchand, qui était par ailleurs un membre actif du comité de la police du conseil. Jean Marchand, à qui nous portions le plus grand respect pour la grande compétence avec laquelle il savait défendre les intérêts de la population québécoise et ceux du port de Québec, nous manquera à tous.

Au nom du conseil d'administration, je tiens à remercier le président de la Société, M. Jean Michel Tessier, ainsi que les membres de la haute direction et le personnel de la Société pour leur loyauté et leur dévouement.

Enfin, nous sommes heureux de pouvoir féliciter l'honorable Benoît Bouchard, député et membre du Conseil privé, qui a été reconduit dans ses fonctions de ministre des Transports. C'est avec enthousiasme que Ports Canada se prépare à une autre année de travail acharné et de grandes réalisations sous sa gouverne.

Le président du conseil,

L'honorable A.R. Huntington

MESSAGE DU PRÉSIDENT-DIRECTEUR GÉNÉRAL

En 1988, première année complète de mon mandat de président-directeur général, la Société canadienne des ports a réalisé d'autres importants progrès vers la réalisation de ses objectifs. À mon entrée en fonction en 1987, je m'étais fixé comme premier but de resserrer les liens entre les ports du réseau et d'exploiter les propriétés de la synergie. Ce résultat s'est matérialisé, notamment, par la souscription à une police d'assurance responsabilité civile collective qui fait réaliser à tous les ports une appréciable économie de primes.

Dans le même ordre d'idée, nous avons, en parfait accord avec notre actionnaire, créé un fonds de prêts interportuaires qui nous permet de réduire nos paiements de dividendes et ainsi d'auto-financer une partie croissante de nos projets. Cette réalisation est fort significative car elle témoigne du progrès accompli vers la maturité. Toujours dans la même optique, nous demandons une délégation de pouvoir plus conforme aux réalités de l'heure et à la conception nouvelle d'une administration portuaire qui fasse la fierté de tous les Canadiens. Nous sommes en pourparlers avec notre actionnaire sur une formule complète de délégation de pouvoir qui allégera le fardeau administratif du gouvernement et nous procurera la souplesse nécessaire pour affronter la concurrence des années à venir.

Les années 1980 ont été marquées par une intensification de la compétition et l'adoption de nouvelles règles du jeu tant au Canada qu'aux États-Unis. Le climat concurrentiel dans lequel nos ports évoluent nous préoccupe au plus haut point. Pour rester dans la course, il faut être capable de prévoir les tendances d'une évolution accélérée et d'aborder proactivement les possibilités qui se présentent. Au terme d'une étude de deux ans sur les multiples dimensions du marché des conteneurs en Amérique du Nord, nous avons, en automne 1988, retenu une stratégie de concurrence dont les conclusions ont été très bien reçues par de nombreux responsables du secteur portuaire au Canada. En réaffirmant notre rôle catalyseur, nous avons attiré l'attention sur la précarité de notre position compétitive et sur les mesures à prendre pour protéger les créneaux où nous nous sommes imposés.

Nous avons pris d'importantes mesures pour étendre les avantages offerts par l'Échange de données informatisé (EDI) aux ports du réseau Ports Canada et à l'ensemble de la communauté maritime, notamment grâce à la constitution d'un Comité de l'EDI où siègent des membres des conseils d'administration et du personnel de la Société et des principales sociétés de port locales. Le comité est chargé de promouvoir l'utilisation de l'EDI parmi les usagers des ports et dans les secteurs du transport océanique et intermodal. Grâce aux travaux du comité, nous entendons accentuer notre rôle catalyseur dans un domaine d'évolution dont l'importance est critique.

L'influence des ports au sein de l'économie nationale et régionale a longtemps été méconnue ou mésestimée. Les ports comptent pourtant parmi les rouages essentiels du progrès économique. Ports Canada a décidé de corriger cet état de fait en commandant une étude sur l'impact économique des ports au plan local, régional et national. Au plan national, les activités portuaires créent 55 445 emplois directs et induits et 392 000 emplois indirects, totalisant 5,4 milliards $ de chiffre d'affaires et 2,7 milliards en revenus salariaux.

La ratification de l'accord canado-américain de libre-échange ouvre une nouvelle ère pour les deux pays. Il nous faudra nous mesurer à de nouvelles forces compétitives et surmonter les défis imposés par cette nouvelle donne. Nous veillerons jalousement à ce que le réseau portuaire canadien, qui compte parmi les plus évolués au monde, conserve ce rang.

La plupart des ports divisionnaires affichent de modestes résultats d'exploitation. Après une étude fouillée de la viabilité de ces ports, nous cherchons activement à accroître l'éventail de leurs opérations tout en comprimant les charges d'exploitation. Pour certains ports, d'intéressantes perspectives se profilent déjà, pour d'autres, la recherche suit son cours.

C'est le port de Churchill qui vit la situation la plus difficile à cause des pertes imputables à une mauvaise campagne céréalière. La Société étudie des options viables qui permettraient à Churchill d'enrayer l'hémorragie. Par contre, sur une note plus positive, signalons la location à Elders Grain de l'élévateur du port de Prescott, opération prometteuse qui atteste notre volonté continue de collaborer avec le secteur privé et notre soutien au programme de privatisation du gouvernement.

Conformément au devoir qui m'est dévolu, j'ai le plaisir d'informer le Conseil d'administration et l'actionnaire que la Société a accompli de réels progrès sur la voie de ses objectifs et qu'elle s'est dotée des mesures de contrôle nécessaires à la sauvegarde de ses avoirs.

Somme toute, la Société a connu en 1988 de nombreux sujets de satisfaction. Notre voeu d'excellence et notre résolution à prendre les devants et à vaincre, nous ont engagés sur une route jalonnée d'intéressants combats et de belles victoires.

Qu'il me soit permis ici de rendre hommage au Conseil d'administration pour son encouragement, aux ports du réseau pour leur esprit de corps, et spécialement à tout le personnel dont le travail consciencieux est au coeur de toutes nos réalisations.

Le président-directeur général,

J. M. Tessier

Jean Michel Tessier

RÉTROSPECTIVE FINANCIÈRE DE PORTS CANADA

Les produits d'exploitation de Ports Canada ont totalisé 171 millions $ en 1988. Bien que la sécheresse qu'ont connue les Prairies ait entraîné une année décevante au chapitre du trafic céréalier, les revenus ont surpassé ceux de 1987 grâce aux volumes plus élevés des autres marchandises. Les ports de Vancouver, Saint John et Halifax ont enregistré une hausse de revenus et de trafic considérable.

Les dépenses d'exploitation, qui se chiffrent à 143 millions $, traduisent les efforts croissants déployés par plusieurs ports en matière de promotion et de programmes soutenus de maintenance et de réfection d'installations. Le bénéfice d'exploitation s'est établi à 29 millions $ en 1988 et le fonds provenant de l'exploitation, c'est-à-dire le bénéfice d'exploitation avant l'amortissement, a totalisé 56 millions $. Le revenu de placement s'est chiffré à 21 millions $ en 1988, en raison d'une plus grande base de mise de fonds dans plusieurs ports ainsi que de l'augmentation des taux d'intérêt. Les fonds ainsi générés seront affectés aux futurs projets d'investissement et aux divers besoins de Ports Canada.

Le bénéfice net, avant la quote-part de 4 millions $ dans la perte de Ridley Terminals Inc., a atteint un chiffre record de 63 millions $ en 1988. Cette nette progression comprend les profits de 11 millions $ réalisés sur la vente de terrains ainsi que le redressement de 2 millions $ aux subventions tenant lieu de taxes municipales.

Ports Canada a déclaré 12 millions $ en dividende, en 1988, d'après les résultats financiers de 1987. Le Conseil du Trésor a autorisé que ces versements de dividende, ainsi que ceux qui seront effectués en 1989, servent à établir un fonds de prêt interportuaire. Ce fonds, qui sera administré par la Société canadienne des ports au nom des huit sociétés de Ports Canada, contribuera au financement des projets d'investissement.

Les dépenses d'investissement de Ports Canada se sont chiffrées à 50 millions $ en 1988, dont 46 millions $ provenaient du fonds de roulement. Les projets d'investissement comprenaient notamment la réfection et l'agrandissement des installations aux ports de Montréal, Vancouver, Halifax, Sept-Îles et Churchill.

Rétrospective des cinq derniers exercices de Ports Canada

(en millions sauf pour le nombre moyen d'employés et les ratios)

	1988	1987	1986	1985	1984
Résultats financiers					
Produits d'exploitation	**171,1 $**	169,9 $	159,9 $	153,7 $	157,1 $
Frais d'exploitation	**142,5**	140,0	138,1	130,3	129,6
Bénéfice net d'exploitation	**28,6**	29,9	21,8	23,4	27,5
Revenus de placements — net	**20,9**	16,0	18,9	26,8	24,2
Bénéfice net avant RTI*	**62,9**	46,1	42,1	51,9	57,8
Rentrées nettes provenant de l'exploitation	**96,2**	69,3	58,1	76,4	74,6
Situation financière à la fin de l'exercice					
Fonds de roulement	**183,0 $**	148,6 $	114,2 $	211,7 $	189,8 $
Immobilisations — au coût	**1 056,9**	1 015,4	990,1	962,3	914,0
Actif total	**960,4**	895,5	863,5	974,2	926,1
Avoir du Canada	**785,5**	737,4	227,8	322,3	275,3
Dépenses d'immobilisations	**49,7 $**	33,8 $	50,2 $	64,1 $	96,6 $
Financement du capital provenant du fédéral					
Subventions	**2,8 $**	2,1 $	13,5 $	14,3 $	35,4 $
Prêts	**1,0**	1,0	4,1	5,2	4,9
Contributions remboursables	**—**	—	—	—	0,4
Effectif					
Nombre moyen d'employés	**1 291**	1 344	1 452	1 517	1 637
Ratios					
Produits d'exploitation/tonne	**0,92 $**	0,98 $	0,99 $	0,99 $	0,95 $
Tonnes/employé	**144 711**	129 455	110 840	102 307	100 672
Rentrées nettes provenant de l'exploitation/actif total	**10,0 %**	7,7 %	6,7 %	7,8 %	8,1 %

* Ridley Terminals Inc.

RÉTROSPECTIVE DU TRAFIC DE PORTS CANADA

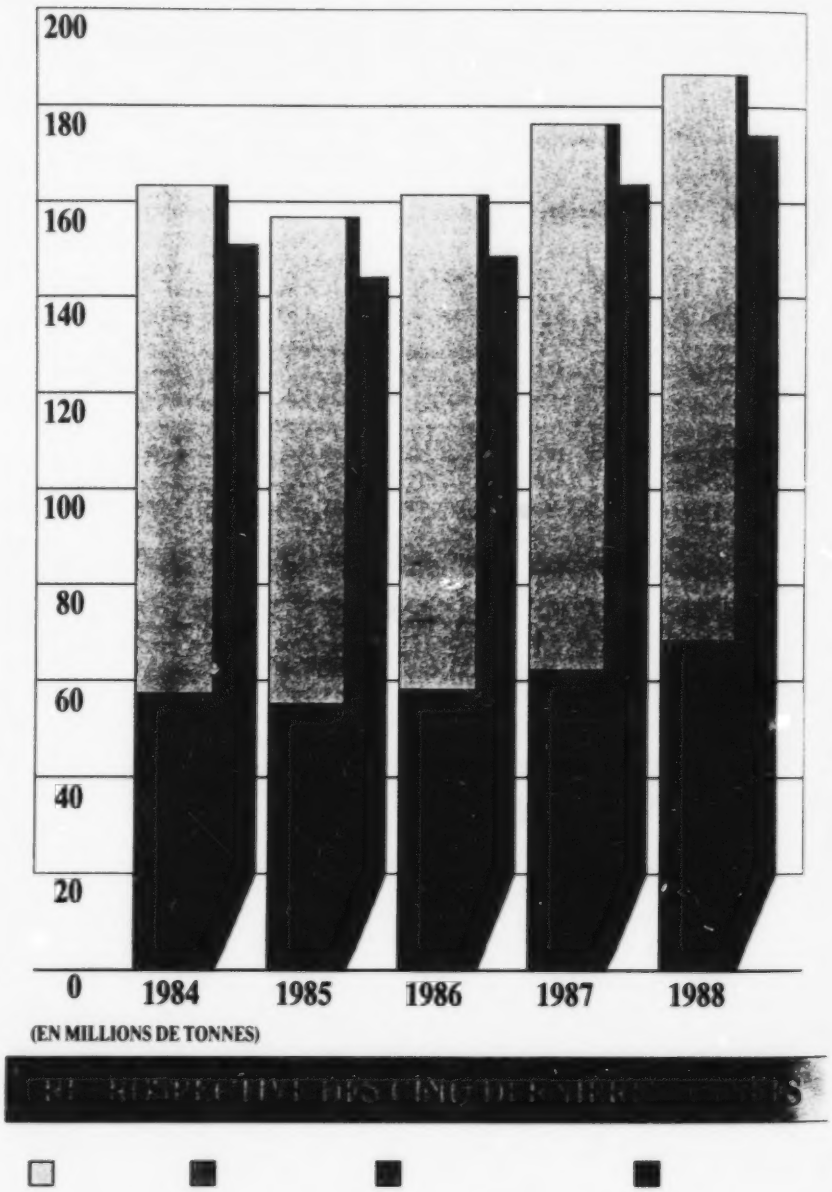
Le volume total de marchandises ayant transité par le réseau Ports Canada en 1988, y compris les installations privées à l'intérieur des limites portuaires et les postes à quai de Ports Canada, a distancé de 7,4 % celui de 174 Mt enregistré en 1987, pour s'établir à 186,8 Mt. De ce volume, 156,3 Mt ont été manutentionnées par l'ensemble des sept sociétés portuaires locales et 30,5 Mt par la Société canadienne des ports. Cette hausse est principalement attribuable à l'augmentation du trafic charbonnier aux ports de Vancouver, Québec et Prince Rupert. On a en outre enregistré un accroissement du tonnage dans tout le réseau au chapitre du vrac liquide (y compris le pétrole) et des marchandises conteneurisées.

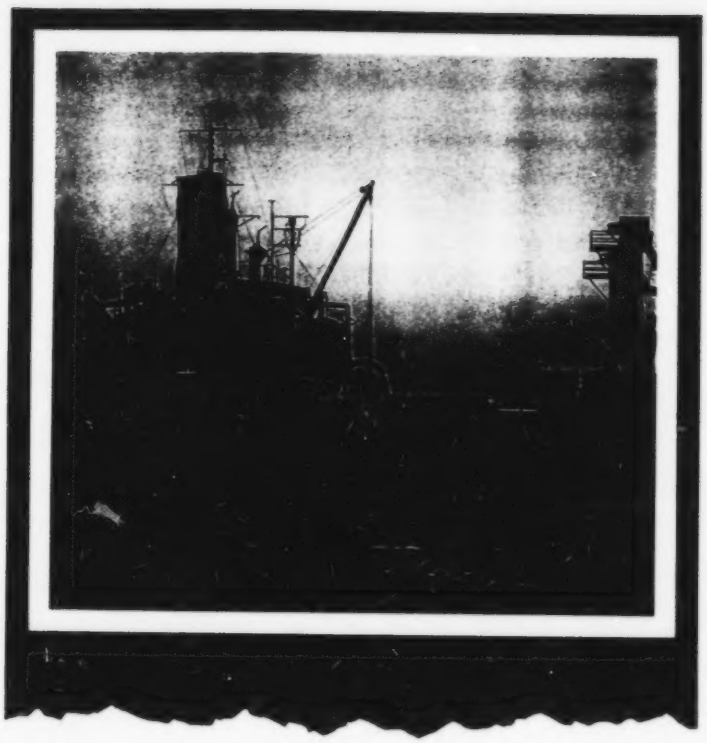
Le tonnage total manutentionné aux postes à quai de Ports Canada en 1988 s'est chiffré à 82,7 Mt, comparativement à 79,4 Mt en 1987. Les sept sociétés portuaires locales ont traité 78,8 Mt dans leurs installations, une hausse de 5,2 % par rapport à 74,9 Mt l'année précédente. Le tonnage total aux installations de la Société canadienne des ports, qui était de 4,5 Mt en 1987, a baissé pour s'établir à 3,9 Mt.

Les expéditions de grain à partir du réseau Ports Canada, qui se chiffraient à 31,7 Mt en 1987, ont diminué de 18 % pour s'établir à 26 Mt en 1988. Les ports de Churchill, Montréal, Prince Rupert, Québec et Trois-Rivières ont été particulièrement affectés par la sécheresse qui a sévi dans les Prairies et nui considérablement à la campagne céréalière de l'Ouest. Les principaux marchés d'exportation de céréales canadiennes sont la Chine, l'Union soviétique et le Japon auxquels sont destinées plus de la moitié des exportations. Le reste des céréales canadiennes est vendu à plus de quatre-vingts autres pays.

Les expéditions de charbon ont augmenté sensiblement à 32 Mt par rapport à 25,4 Mt en 1987. Cette progression de 26 % est attribuable à la solidité accrue de l'économie globale, qui a entraîné une hausse de la production d'acier brut de 10 % dans l'Occident et de 9 % au Japon, par rapport à l'année précédente. Par ailleurs, en raison des difficultés qui entravent la production de charbon en Australie et en Chine, les producteurs de ces deux pays n'ont pu satisfaire à la demande croissante, ce qui a étendu les possibilités du charbon canadien.

Un tonnage record de 12,5 Mt en marchandises conteneurisées, ou 1,4 million d'EVP (unités équivalant vingt pieds) a été manutentionné dans les installations de Ports Canada, soit une progression comparativement à 11,2 Mt en 1987. Le port d'Halifax était en tête avec une hausse de 27 % par rapport à l'année précédente, suivi du port de Vancouver et de Montréal dont l'augmentation s'est établie respectivement à 14 et 4 %. Le trafic conteneurisé occupe toujours une place importante, bien que l'on s'inquiète encore de la possibilité d'un détournement accru de marchandises canadiennes vers les ports américains. Le trafic de marchandises non conteneurisées, dont les volume à la fin de l'exercice surpassaient de 11 % ceux de 1987, poursuit sa montée.





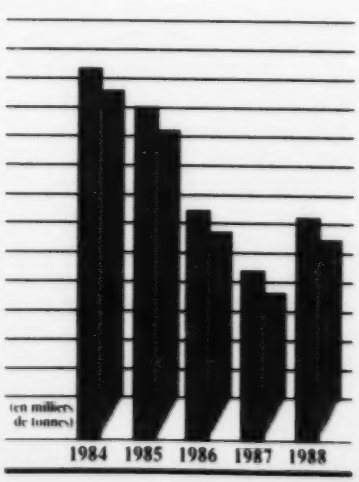
Les expéditions de minerai de fer depuis le port de Sept-Îles en 1988 ont augmenté de 1,8 Mt, ou 10 %, pour s'établir à 20,2 Mt.

Le vrac liquide pour la Société a totalisé 1,4 Mt, ce qui représente une hausse de 17 %.

Le trafic céréalier, établi à 1,6 Mt, a connu une légère baisse en 1988 par rapport aux 2,7 Mt enregistrées l'an dernier.

Les produits d'exploitation se sont élevés à 7 millions $ en 1988.

La Société a versé un dividende de 126 000 $ pour l'exercice financier de 1987.



LA SOCIÉTÉ CANADIENNE DES PORTS

En établissant l'objectif de la politique portuaire du Canada, la *Loi sur la Société canadienne des ports*, adoptée en 1983, prévoyait non seulement la création de sociétés locales aux ports qui satisfont à certains critères, mais aussi l'administration de certains ports non constitués en société, qu'on appelle maintenant ports divisionnaires. Ce sont pour le moment les ports de Belledune, Chicoutimi/Baie des Ha! Ha!, Churchill, Port Colborne, Prescott, Sept-Îles et Trois-Rivières.

Les ports divisionnaires jouent un rôle essentiel pour l'économie de leurs régions respectives. En effet, les industries locales dépendent des installations portuaires ainsi mises à leur disposition, car c'est en bien des cas leur principal accès aux marchés nationaux et internationaux. Le vrac solide qui y est manutentionné comprend des matières premières importantes telles que les céréales, le sel, divers minerais de fer et le charbon; les produits du pétrole forment le gros du vrac liquide. Quelques-uns de ces ports manutentionnent des volumes importants de produits forestiers.

Les ports divisionnaires sont partie intégrante du réseau de Ports Canada, et comme leur sphère d'influence est plutôt régionale que nationale, le bien-être économique et social des communautés locales se trouve étroitement lié à leur activité.

En 1988, la Société canadienne des ports a élaboré un modèle informatique qui mesure les retombées économiques du trafic-marchandises dans ses ports, à l'échelle locale, provinciale, régionale et pancanadienne. Ces retombées varient selon la nature des marchandises et les modes de manutention, mais dans l'ensemble, les répercussions directes et indirectes sont considérables en revenus d'emploi et en taxes versées aux divers paliers gouvernementaux.

LE TRAFIC

Les ports divisionnaires ont traité au total 30,5 millions de tonnes, soit une augmentation de 14 % comparativement à 26,7 millions en 1987, revenant à leur niveau de 1986, puisqu'ils avaient enregistré une diminution équivalente l'année suivante. Le trafic traité par les ports divisionnaires représente 16,3 % de celui de l'ensemble du réseau Ports Canada. De ces 30,5 millions de tonnes, 3,9 millions, soit près de 13 %, ont été manutentionnées aux installations appartenant à la Société; en 1987, le chiffre correspondant était 4,5 millions de tonnes, ou 17 %.

La hausse générale du trafic portuaire total vient en grande partie d'une élévation marquée des marchandises autres que les céréales qui ont été manutentionnées aux ports de Sept-Îles et de Chicoutimi/Baie des Ha! Ha!, même si les volumes de céréales transitant par les ports de Churchill, Trois-Rivières et Prescott ont sensiblement chuté. Au port de Sept-Îles, le trafic du minerai de fer s'est accru de 10 %, passant de 18,4 millions en 1987 à 20,2 millions de tonnes en 1988, c'est-à-dire 1,8 million de plus. En 1988 les transbordements de charbon de navire-à-navire à Sept-Îles ont dépassé les 838 000 tonnes de l'année 1986.

Le vrac liquide, consistant surtout en produits du pétrole, est passé de 1,2 million de tonnes en 1987 à 1,4 million en 1988, une hausse d'environ 17 %. Pour l'ensemble de la Société, les marchandises autres qu'en vrac ont connu une faible hausse.

La baisse principale a été enregistrée du côté des céréales, dont les volumes ont chuté de 41 %, soit de 2,7 millions de tonnes en 1987 à 1,6 million en 1988.

APERÇU FINANCIER

Le rendement global d'un port dépend à la fois du volume et du genre de marchandises manutentionnées. Bien que, dans l'ensemble, le trafic se soit intensifié cette année, la chute des livraisons de céréales dans plusieurs ports a influé très négativement sur les résultats de fin d'année.

Produits d'exploitation: les produits d'exploitation se chiffrent à 7 millions $, une chute de 47,4 % par rapport à 13,3 millions $ en 1987, résultat néfaste de la chute des livraisons de grain attribuable à la sécheresse dans les Prairies. Ce sont surtout les ports de Churchill et de Trois-Rivières qui en ont ressenti les effets.

Frais d'exploitation: ces frais ont diminué de 1,7 million $, soit 11,6 %, passant de 14,7 millions $ en 1987 à 13 millions $ en 1988. Bien que la baisse se soit produite dans tous les secteurs de frais d'exploitation, elle n'était pas assez prononcée pour compenser la chute importante des revenus.

Perte d'exploitation: la perte d'exploitation, avant amortissement, s'élève à 3,4 millions $, alors qu'un bénéfice de 1,4 million avait été réalisé en 1987. Une provision de 2,6 millions $ visant l'amortissement a entraîné une perte d'exploitation de 6 millions $ pour 1988, comparativement à 1,4 million $ en 1987.

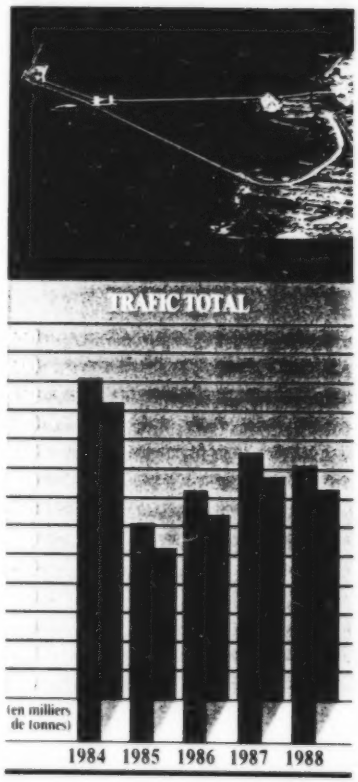
Revenu de placements: ce revenu, s'élevant à 4,8 millions $, a dépassé de 8,7 % celui de 1987, qui était de 4,4 millions. Cela vient surtout de l'augmentation des taux de rendement en 1988.

Bénéfice net: compte non tenu de sa quote-part de la perte de Ridley Terminals Inc., la Société a subi une perte nette de 1,3 millions, alors qu'elle avait réalisé un bénéfice net de 2,9 millions en 1987. Elle a enregistré en 1988, sur son placement dans Ridley Terminals, une perte de 4,4 millions $, contre 4 millions $ en 1987. La perte nette de la Société pour 1988 s'établit à 5,7 millions $ (1,1 million $ en 1987).

Dividende: la Société a versé 126 000 $ de dividende pour l'exercice de 1987.

Immobilisations: en 1988, la Société a engagé un total de 4,4 millions $ en immobilisations, par rapport à 3,5 millions $ en 1987. Des subventions ont été accordées par le gouvernement fédéral pour l'achèvement des installations de Pointe-Noire au port de Sept-Îles (1,5 million $) ainsi que pour le dépoussiérage et l'électrification au port de Churchill (1,3 million $).

Activités principales: s'entend des principales activités des ports divisionnaires de la Société canadienne des ports.



BELLEDUNE

Le port de Belledune, situé au nord-est du Nouveau-Brunswick, est un terminal pour le chargement du vrac dont se sert principalement Brunswick Mining and Smelting. Parmi ses autres usagers, il compte notamment les Engrais Chaleur et Shell Canada. Le trafic total y a diminué de 5 %, passant de 425 000 à 404 000 tonnes, consistant surtout en phosphates et en produits pétroliers. La baisse s'explique par l'effet défavorable de la chute du prix mondial des céréales sur les exportations d'engrais en vrac. Le vrac solide est passé à 311 000 tonnes en 1988. Quant au vrac liquide, formé surtout de produits pétroliers, il a chuté de 26,5 % en passant de 98 000 tonnes en 1987 à 72 000 l'an dernier. Cependant, les chargements de plomb en lingots ont plus que doublé, par suite d'une amélioration des installations, et ont atteint 24 000 tonnes.

Les produits d'exploitation ont totalisé 237 000 $ comparativement à 200 000 $ en 1987. Les frais d'exploitation ont diminué, passant de 224 000 $ à 129 000 $ depuis le dernier exercice. Le port a réalisé un bénéfice d'exploitation de 107 000 $, contrairement à 1987, où il subissait une perte d'exploitation de 25 000 $. Au lieu d'une perte nette (34 000 $ en 1987), le port a enregistré cette année un bénéfice net de 113 000 $.

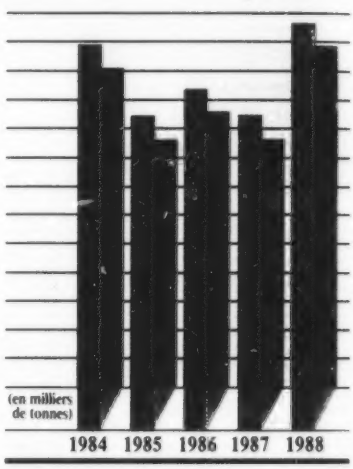
PORTS DE CHICOUTIMI/BAIE DES HA! HA!

Situé à l'entrée de la rivière du Saguenay, le port de Chicoutimi est un pivot important de l'économie et du transport locaux, ses services étant essentiels aux industries tributaires des ressources naturelles de la région. Du point de vue géographique, le port est relié à des quais privés appartenant à l'Alcan et situés à la Baie des Ha! Ha!, où sont déchargés les produits servant à la fabrication de l'aluminium.

PORTS DE CHICOUTIMI/BAIE DES HA! HA!

Au port de Chicoutimi, le trafic a connu une augmentation de 12 %, soit 487 000 tonnes comparativement à 434 000 en 1987, ce qui comprend des marchandises diverses manutentionnées à Pointe-à-l'Islet et à Grande-Anse. Il y a eu augmentation générale des volumes de vrac liquide et solide. Une faible diminution, la seule, s'est produite pour le charbon: 30 000 tonnes contre 31 000 en 1987.

Les revenus, qui totalisent 1,2 million $ alors qu'ils atteignaient un million de dollars en 1987, représentent une légère augmentation et sont remontés au niveau de 1986. Quant aux pertes d'exploitation, elles sont passées de 15 000 $ en 1987 à 31 000 $ pour l'exercice 1988. Le bénéfice net a été légèrement plus élevé, soit 509 000 $, contre 453 000 $ en 1987.



À la Baie des Ha! Ha!, le trafic a grimpé de 15 %, passant de 3,3 millions de tonnes en 1987 à 3,8 millions en 1988. Il y a eu augmentation du vrac solide et liquide, mais aucun chargement de charbon. Les autres marchandises ont fléchi de 278 000 tonnes à 245 000 tonnes.

Les revenus, accrus de 28,6 %, sont passés de 112 000 $ en 1987 à 144 000 $, tandis que le bénéfice d'exploitation montait à 77 000 $, alors qu'il atteignait 7 000 $ en 1987. Il en est résulté un bénéfice net de 96 000 $, comparativement à 19 000 $ en 1987.

Ce port a donc connu une excellente année.

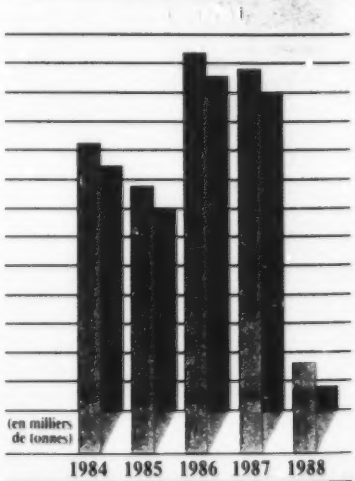
PORT DE CHURCHILL

Situé sur la rive ouest de la Baie d'Hudson, le port de Churchill, qui est la plus boréale de nos installations, a bien failli ne pas jouer son rôle traditionnel de point de sortie des céréales de l'Ouest canadien. En effet, il n'en a traité que 50 000 tonnes, comparativement à 569 000 en 1987 . . . même pas 10 %! Ce fut une année record pour les activités de réapprovisionnement des collectivités environnantes et pour la distribution du pétrole, mais dans l'ensemble, le rendement du port a été le pire de son histoire.

Pendant ce temps, les grands travaux d'électrification et de dépoussiérage, bénéficiant de fonds fédéraux au montant de 1,3 million $, se sont poursuivis et terminés en 1988. On a également aménagé un nouveau poste de mouillage hivernal pour le remorqueur « H.M. Wilson » et on a installé des appareils de nettoyage.

Établis à 1,1 million $, les produits d'exploitation ont fléchi de 84 % par rapport au chiffre de 6,8 millions $ en 1987. La perte d'exploitation s'élève à 4,7 millions $, comparativement au faible montant de 342 000 $ en 1987. Les pertes nettes pour 1988 sont effarantes: 4,1 millions $, comparativement à un bénéfice net de 239 000 $ en 1987.

Côté positif, l'été dernier, le port de Churchill a accueilli pour la première fois un navire de croisière, le « M.V. Discoverer », qui revenait d'Islande, et dont les 266 passagers ont visité le port. Des projets sont en cours pour un nouveau voyage avec escale à Churchill en 1989.



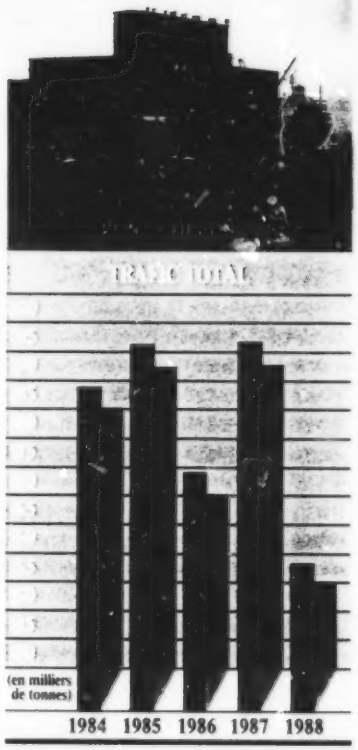
PORT COLBORNE

Avec la fin de 1988, deux années complètes se sont écoulées depuis que l'élévateur à grain de Port Colborne, sis à l'extrémité sud du canal Welland, a été loué à long terme à la Goderich Elevators Limited de l'Ontario.

L'activité totale du port, qui consiste uniquement en trafic céréalier entre des ports canadiens, a diminué à 54 000 tonnes, contre 93 000 en 1987, soit une baisse de 42 %.

On a demandé des soumissions pour la construction d'un brise-lames et le dragage d'un bassin pour petites embarcations, en vue de l'aménagement d'une marina offrant 960 postes d'amarrage et tous les services requis aux plaisanciers de passage qui feront escale à Gravelly Bay. Cette phase des travaux, qui coûtera 1,5 million $ et sera achevée en 1989, est financée par la Direction des ports pour petits bateaux, de Pêches et Océans Canada.

Les produits d'exploitation ont diminué de 10 %, atteignant 98 000 $ comparativement à 109 000 $ en 1987. Quant à la perte d'exploitation, se chiffrant à 340 000 $ en 1988, elle est de 41 % moins élevée que celle de 1987, qui s'élevait à 574 000 $. L'année 1988 s'est terminée par un bénéfice net de 116 000 $, alors qu'en 1987, le port avait encouru une perte nette de 159 000 $.



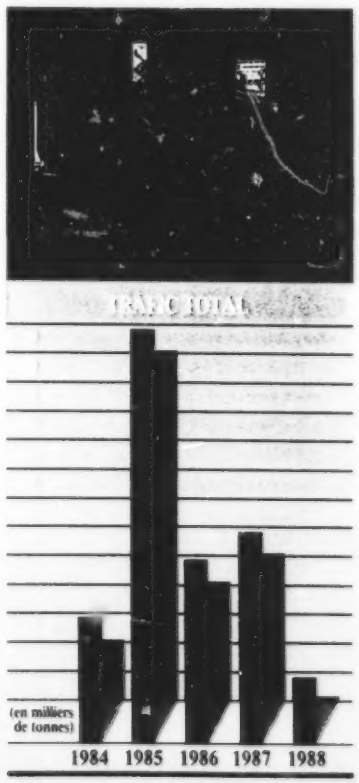
PORT DE PRESCOTT

Le port de Prescott, sur le Saint-Laurent, à 200 km à l'ouest de Montréal, est doté d'un élévateur d'une capacité de 154 000 tonnes et sert principalement à la manutention du grain. Depuis mai 1988, l'élévateur est loué pour cinq ans, avec option de reconduction pouvant aller jusqu'à 20 ans, à la Elders Grain Company Limited, division de Elders IXL, une multinationale australienne renommée. Le bail stipule que la Elders prendra les moyens voulus pour utiliser les installations le plus efficacement possible: dépoussiérage, séchage et mise en sac des céréales destinées tant au marché intérieur qu'à l'exportation. La Société canadienne des ports continue de gérer le port, qui comprend deux postes de mouillage et un entrepôt, pour les marchandises autres que les céréales, incluant le sel.

Le trafic céréalier représente 67 % du trafic total du port et s'élève à 197 000 tonnes, 26 % de moins que le niveau de 1987 qui était de 265 000 tonnes. Pour l'ensemble des marchandises, le trafic a diminué de 16 %, s'établissant à 294 000 tonnes en 1988 alors qu'il était de 349 000 tonnes en 1987.

Sur des dépenses d'immobilisations de 445 000 $, on compte un nouveau module d'entreposage de sel qui pourrait contenir 100 000 tonnes de sel de plus en 1989, si les autorités environnementales donnent leur aval.

Le port a enregistré des produits d'exploitation de 1,2 million $ comparativement à 2,3 millions $ en 1987, soit une chute de près de 50 %. Quant à la perte d'exploitation, elle est de 617 000 $, quatre fois plus qu'à l'exercice précédent, où elle se chiffrait à 154 000 $. Le bénéfice net s'est établi à 965 000 $, soit 26 % de moins qu'en 1987 où il était de 1,3 million $.



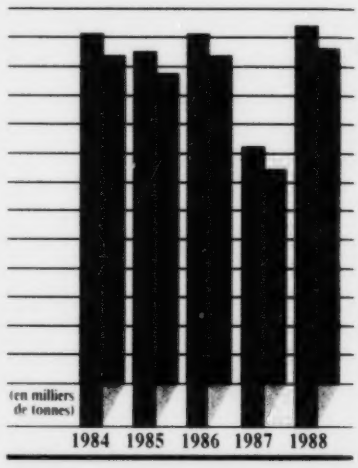
PORT DE SEPT-ÎLES

Doté d'un bassin de mouillage profond, le port de Sept-Îles est situé sur la rive nord du Saint-Laurent, à 650 km en aval de Québec. Il dessert principalement l'industrie du minerai de fer du Québec et du Labrador, qui représente 90 % des marchandises qui y sont manutentionnées.

Le trafic total du port a augmenté de 21 %, passant de 19,3 millions de tonnes en 1987 à 23,4 millions en 1988, le plus haut sommet depuis 1982. La hausse vient surtout d'une augmentation des expéditions de minerai de fer de la Compagnie minière IOC et des Mines Wabush, qui étaient de 18,4 millions de tonnes en 1987 et qui sont passées à 20,2 millions en 1988. Les déchargements de charbon ont repris cette année, totalisant 873 000 tonnes, près de 10 % de plus que les dernières arrivées, qui étaient de 838 000 tonnes en 1986. Par ailleurs, aucun transbordement de charbon n'a été effectué en 1987.

Le nouveau terminal de Pointe-Noire, nommé officiellement « Relance » en juin 1988, sera équipé de systèmes modernes de convoyage destinés à la manutention des autres marchandises en vrac. Le port a accueilli 693 navires en 1988, contre 609 en 1987.

Les produits d'exploitation ont atteint 1,1 million $, comme en 1986, mais représentent un quart de plus que le chiffre de 878 000 $ en 1987. La perte d'exploitation est de 169 000 $, alors qu'elle était de 271 000 $ en 1987. Quant au bénéfice net, il a grimpé de 86 %, passant à 169 000 $, alors qu'il était de 91 000 $ en 1987.



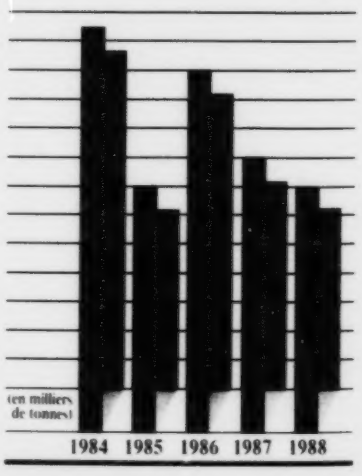
PORT DE TROIS-RIVIÈRES

Situé à mi-chemin entre Montréal et Québec, sur la rive nord du Saint-Laurent, le port de Trois-Rivières occupe une situation stratégique. On y manutentionne toute une gamme de marchandises courantes dans la région, notamment des céréales, des produits forestiers, divers minerais et des produits pétroliers. Les céréales comptent cependant pour plus de 80 % de tout le trafic portuaire à cet endroit.

Le total des volumes manutentionnés atteignait 2 millions de tonnes, 9 % de moins que les 2,2 millions de 1987. Le trafic céréalier a baissé de 28 %, passant de 1,8 million de tonnes en 1987 à 1,3 million en 1988. Le trafic des autres marchandises a triplé, passant de 94 000 tonnes en 1987 à 285 000 en 1988, notamment pour le zinc, le sel et les engrais. Une augmentation de 18 % du vrac liquide (dont des produits pétroliers et de la soude caustique) a donné un volume de 248 000 tonnes. Augmentation également des marchandises diverses, qui totalisaient 126 000 tonnes, dont 90 % de papier, soit une hausse de 18 % sur les 107 000 tonnes de 1987. À l'exception des céréales, le trafic portuaire total a grimpé de 61 % par rapport à l'exercice précédent. En tout, 386 navires ont chargé-déchargé dans le port en 1988.

Les produits d'exploitation sont restés stables, à 1,9 million $. Le port a connu une perte d'exploitation de 168 000 $, comparativement à celle de 173 000 $ en 1987. Le bénéfice net a été de 767 000 $ pour la période, contre 993 000 $ en 1987.

Une analyse des retombées économiques, faite en 1988, montre que 345 emplois ont été directement créés grâce au port, et que l'activité portuaire a injecté 37 millions $ dans l'économie.



RAPPORT DES VÉRIFICATEURS

À l'honorable Benoît Bouchard, C.P., député
Ministre des Transports

Nous avons vérifié le bilan de la Société canadienne des ports au 31 décembre 1988 ainsi que les états des résultats et bénéfices non répartis et de l'évolution de la situation financière pour l'exercice terminé à cette date. Notre vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues, et a comporté, par conséquent, les sondages et autres procédés que nous avons jugés nécessaires dans les circonstances.

À notre avis, ces états financiers présentent fidèlement la situation financière de la Société au 31 décembre 1988 ainsi que les résultats de son exploitation et l'évolution de sa situation financière pour l'exercice terminé à cette date selon les principes comptables généralement reconnus, appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent.

De plus, à notre avis, les opérations de la Société dont nous avons eu connaissance au cours de notre vérification des états financiers ont été effectuées, à tous égards importants, conformément à la partie X de la *Loi sur la gestion des finances publiques* et ses règlements, à la *Loi sur la Société canadienne des ports* et aux règlements administratifs de la Société.

Coopers & Lybrand

Comptables agréés

Ottawa, Ontario
Le 17 février 1989

Bilan au 31 décembre 1988

(en milliers de dollars)

Actif	**1988**	1987
À court terme		
Encaisse	**348 $**	351 $
Placements (note 3)	**39 925**	26 715
Débiteurs	**1 597**	2 303
Créance sur le Canada	**2 482**	1 940
Matériaux et fournitures	**239**	338
	44 591	31 647
Placements (note 3)	**18 361**	18 293
Placement dans Ridley Terminals Inc. (note 4)	**3 083**	7 465
Immobilisations (note 6)	**36 894**	38 009
	102 929 $	95 414 $
Passif		
À court terme		
Créditeurs et frais courus (note 7)	**3 908 $**	3 268 $
Subventions tenant lieu de taxes municipales	**898**	542
Dû auprès du Canada (note 8)	**12 668**	—
	17 474	3 810
Avantages sociaux courus	**1 171**	1 392
Emprunts auprès du Canada (note 9)	**1 406**	1 487
	2 577	2 879
Avoir du Canada		
Capital d'apport	**73 638**	73 638
Bénéfices non répartis	**9 240**	15 087
	82 878	88 725
	102 929 $	95 414 $

Au nom du conseil d'administration :

Le président du conseil,

L'honorable A.R. Huntington

Le président-directeur général,

Jean Michel Tessier

État des résultats et bénéfices non répartis	(en milliers de dollars)	
pour l'exercice terminé le 31 décembre 1988	1988	1987
Produits d'exploitation	**7 026 $**	13 331 $
Frais d'exploitation et d'administration — nets	**9 288**	10 677
Amortissement	**2 592**	2 822
Subventions tenant lieu de taxes municipales	**1 117**	1 202
	12 997	14 701
Perte nette d'exploitation	**(5 971)**	(1 370)
Revenu de placement	**4 750**	4 368
Frais d'intérêt	**(118)**	(123)
Bénéfice net (perte nette) avant le poste décrit ci-dessous	**(1 339)**	2 875
Quote-part de la perte nette de Ridley Terminals Inc. (note 4)	**(4 382)**	(3 994)
Perte nette	**(5 721)**	(1 119)
Bénéfices non répartis au début de l'exercice, redressé (note 4)	**15 087**	17 211
Dividende au Canada (note 8)	**(126)**	(1 005)
Bénéfices non répartis à la fin de l'exercice	**9 240 $**	15 087 $

État de l'évolution de la situation financière	(en milliers de dollars)	
pour l'exercice terminé le 31 décembre 1988	1988	1987
Activités d'exploitation		
Perte nette	**(5 721) $**	(1 119) $
Postes n'exigeant aucune sortie de caisse		
Amortissement	**2 592**	2 822
Quote-part de la perte nette de Ridley Terminals Inc.	**4 382**	3 994
Autres	**(218)**	95
Diminution (augmentation) des éléments du fonds de roulement	**13 927**	(4 358)
Rentrées nettes provenant de l'exploitation	**14 962**	1 434
Activités de financement		
Subventions pour projets d'immobilisations	**2 775**	2 144
Emprunts auprès du Canada	**(81)**	(75)
Dividende au Canada	**(126)**	(1 005)
Rentrées nettes provenant du financement	**2 568**	1 064
Activités d'investissement		
Acquisitions d'immobilisations	**4 353**	3 517
Produit sur aliénation des immobilisations	**(30)**	4
Sorties nettes utilisées dans les investissements	**4 323**	3 521
Rentrées (sorties) nettes	13 207	(1 023)
Encaisse et placements à court terme au début de l'exercice	27 066	28 089
Encaisse et placements à court terme à la fin de l'exercice	40 273 $	27 066 $

Notes afférentes aux états financiers du 31 décembre 1988

1 La *Loi sur la Société canadienne des ports*

La Société canadienne des ports est constituée en vertu de la *Loi sur la Société canadienne des ports*. Cette loi permet l'établissement de nouvelles sociétés de port locales pour la gestion et l'exploitation de certains ports déterminés. La Société apparaît dans la partie II de l'annexe III de la *Loi sur la gestion des finances publiques*. Elle n'est pas assujettie aux dispositions de la *Loi de l'impôt sur le revenu*.

2 Principales conventions comptables

a) États financiers

Les états financiers de la Société canadienne des ports comprennent les comptes de tous les ports et des autres installations qui relèvent de son administration. Les activités des sociétés de port locales sont exclues des états financiers depuis la date de leur constitution en société de port locale.

b) Placements

Les placements sont indiqués au coût amorti, c'est-à-dire que la prime ou l'escompte est amorti jusqu'à l'échéance.

c) Placement dans Ridley Terminals Inc.

Le placement dans Ridley Terminals Inc. est comptabilisé à la valeur de consolidation.

d) Immobilisations

Les immobilisations sont enregistrées au prix coûtant, sauf celles qui sont transférées du Canada à la Société, lesquelles sont enregistrées à la valeur d'expertise ou à la juste valeur marchande établie au moment du transfert. Les subventions pour les projets d'immobilisations reçues du Canada et de tierces parties sont créditées directement au coût du bien correspondant.

L'amortissement est calculé selon la méthode linéaire, dès que le bien devient opérationnel, et ce pour l'année entière, selon des taux calculés sur la durée probable d'utilisation des immobilisations.

e) Coûts du régime de pension
Le régime de pension de retraite de la Fonction publique, administré par le Canada, couvre tous les employés permanents de la Société. Ces employés et la Société doivent contribuer à ce régime. Les contributions annuelles au régime dégagent la Société de sa responsabilité et sont imputées aux frais d'exploitation de l'exercice courant.

f) Subventions tenant lieu de taxes municipales
Les frais de subventions tenant lieu de taxes municipales sont établis selon les évaluations municipales estimatives, modifiées conformément à la *Loi sur les subventions aux municipalités*. Les subventions ne sont versées qu'après vérification par la Division des subventions aux municipalités du ministère des Travaux publics. Toute régularisation subséquente est enregistrée dans les comptes au cours de l'exercice duquel le montant final est remis.

g) Avantages sociaux
La Société comptabilise une provision pour les éléments de passif estimatifs qui découlent des indemnités de cessation d'emploi, de vacances et de congés compensatoires pour temps supplémentaire; ces indemnités sont payables aux employés en vertu des conventions collectives ou selon la politique de la Société.

3 Placements

Les placements, lesquels sont des titres directs et garantis par le Canada, sont indiqués au coût amorti. Au 31 décembre 1988, et 1987, la valeur marchande des placements à court terme est équivalente à leur coût amorti. Au 31 décembre 1988, la valeur au marché des placements à long terme est de 20 232 000 $ (20 248 000 $ en 1987).

4 Placement dans Ridley Terminals Inc.

Ridley Terminals Inc. ("RTI"), a été constituée en décembre 1981 en vertu de la *Loi sur les sociétés commerciales canadiennes* pour la construction et l'exploitation d'un terminus de charbon à Ridley Island, à Prince Rupert (Colombie-Britannique). RTI n'est pas assujettie aux dispositions de la *Loi de l'impôt sur le revenu*.

Le revenu du volume en transit de RTI est présentement subordonné à la production de deux producteurs de charbon. Le producteur de charbon qui expédie présentement le plus gros tonnage par les installations de RTI a recouru à l'arbitrage pour décider du prix avec ses clients. Le résultat de cet arbitrage pourrait avoir un impact économique significatif sur le producteur du charbon qui, à son tour, pourrait affecter les relations de RTI avec ce client. La continuité de l'exploitation de RTI et la valeur comptable de ses installations sont subordonnées à un niveau viable du volume de charbon provenant de ses clients et à l'aide financière du gouvernement du Canada.

Au 31 décembre 1988, la Société avait fait l'acquisition, au coût de 23 021 400 $, de 90% des actions ordinaires émises (900 $) et de 100% des actions privilégiées de Classe A (23 020 500 $) de RTI. À cette date, Fednav Limited avait fait l'acquisition, au coût de 23 020 600 $, de 10% des actions ordinaires émises (100 $) et de 100% des actions privilégiées de Classe B (23 020 500 $) de RTI.

Les actions privilégiées de Classe A portent un dividende fixe cumulatif au taux annuel de 18% sur leur valeur attribuée. Les actions de Classe B portent un dividende fixe cumulatif au taux annuel de 20% après impôt sur leur valeur attribuée. Le dividende annuel de 20% sur les actions de Classe B est le produit net après avoir déduit un montant égal du total de l'impôt fédéral et provincial sur les bénéfices des sociétés applicables au dividende.

Les détenteurs des actions privilégiées des Classes A et B ont droit à des intérêts aux taux respectifs des dividendes sur les dividendes courus mais qui ne sont pas payés. L'intérêt non payé est composé annuellement aux mêmes taux respectifs. L'intérêt est couru depuis le 30 avril 1982. Les actions privilégiées sont rachetables à tout moment à leur valeur attribuée plus les dividendes et les intérêts courus. Les dividendes privilégiés et les intérêts arriérés au 31 décembre 1988 calculés aux taux d'imposition en vigueur à cette date pour les actions de Classe B s'élèvent à:

(en milliers de dollars)

	1988	1987
Actions privilégiées de Classe A détenues par la Société canadienne des ports	37 452 $	27 835 $
Actions privilégiées de Classe B détenues par Fednav Limited	81 853	65 847
	119 305 $	93 682 $

Le placement de la Société dans RTI est comptabilisé à la valeur de consolidation. L'application de cette méthode exige que la Société comptabilise sa quote-part du bénéfice net de RTI dans ses états financiers. Dans les exercices au cours desquels RTI montre un déficit, cette quote-part équivaut à la participation de la Société dans les capitaux propres totaux de RTI, laquelle s'élevait à 50% au 31 décembre 1988. Dans les exercices au cours desquels RTI montre des bénéfices non répartis, la quote-part est proportionnelle à la participation de la Société dans les actions ordinaires de RTI, après avoir reconnu les exigences des dividendes des deux classes d'actions privilégiées.

Le placement dans Ridley Terminals Inc. se compose de:

(en milliers de dollars)

	1988	1987
Solde au début de l'exercice	7 465 $	11 459 $
Quote-part de la perte nette	(4 382)	(3 994)
Solde à la fin de l'exercice	3 083 $	7 465 $

En 1987, RTI a négocié une réduction de 644 000 $ de ses taxes foncières de 1985. Les bénéfices non répartis de la Société au 1er janvier 1987 ont été redressés par 332 000 $ représentant sa quote-part de 50% du montant perçu.

Un sommaire du bilan de RTI qui figure dans ses états financiers vérifiés au 31 décembre, indique:

(en milliers de dollars)

	1988	1987
Actif		
À court terme	4 772 $	1 786 $
Immobilisations	213 311	219 245
Autres	67	75
	218 150 $	221 106 $
Passif		
À court terme	3 481 $	1 387 $
Emprunts à long terme	207 323	203 608
	210 804	204 995
Avoir	7 346	16 111
	218 150 $	221 106 $

RTI a conclu avec une banque à charte canadienne deux ententes de financement à long terme comme suit :

(a) une entente de crédit de construction inconditionnellement garantie par le Canada et nantie par une débenture de sûreté supplémentaire de 250 000 000 $ avec une charge flottante. Le 1er juillet 1985, tous les emprunts ont été convertis en un emprunt à terme de quinze ans avec des remboursements semestriels déterminés commençant le 31 juillet 1991 jusqu'au 31 janvier 2000. L'intérêt sur les emprunts quelconques de banque est au taux préférentiel de la banque. Les acceptations de banque portent des frais annuels de 1/2% par année.

(b) une entente pour un emprunt à crédit renouvelable de 80 000 000 $ qui permet des avances sur une base renouvelable jusqu'au 30 juin 1989 période à laquelle toutes les avances se convertiront en un prêt à terme remboursable en tranches semestrielles déterminées commençant le 31 juillet 1989 jusqu'au 31 janvier 1992. L'intérêt sur les emprunts de banque est établi au taux préférentiel de la banque plus 1/4% par année et payable mensuellement. Les frais des acceptations de banque sont de 3/4% par année.

Cette entente est nantie par une débenture de sûreté supplémentaire de 350 000 000 $ avec une charge flottante sur les installations du terminal comme garantie et par la cession du bail avec la Société du port de Prince Rupert.

Au 31 décembre 1988, les prélèvements selon ces ententes étaient comme suit :

	(en milliers de dollars)	
	1988	1987
a) Entente de crédit de construction —		
Acceptations de banque, net des charges d'intérêts non amorties	**198 818 $**	198 625 $
b) Entente pour un emprunt à crédit renouvelable —		
Emprunts de banque	**1 800**	1 000
Acceptations de banque, net des charges d'intérêts non amorties	**7 930**	3 983
	9 730	4 983
	208 548	203 608
Moins : tranche échéant à moins d'un an	**1 225**	—
	207 323 $	203 608 $

Selon les facilités de crédit, basé sur les montants empruntés au 31 décembre 1988, le remboursement du capital au cours des cinq prochains exercices s'élève à 1 225 000 $ en 1989, 3 185 000 $ en 1990, 8 662 500 $ en 1991, 11 690 000 $ en 1992 et 14 962 500 $ en 1993.

Les résultats d'exploitation de RTI pour l'exercice terminé le 31 décembre 1988, en comparaison avec l'exercice terminé le 31 décembre 1987, indiquent :

	(en milliers de dollars)	
	1988	1987
Produits d'exploitation	**30 676 $**	27 625 $
Frais d'exploitation et d'administration	**12 675**	11 736
Amortissement	**6 746**	6 530
Frais d'intérêt	**20 020**	17 348
	39 441	35 614
Perte nette	**(8 765) $**	(7 989) $

5 Débentures de Saint John Harbour Bridge Authority

Saint John Harbour Bridge Authority ("l'Administration") doit la somme de 13 921 000 $ (14 041 000 $ en 1987) à la Société qui la doit au Canada, en conformité avec les dispositions du crédit L106B de la *Loi des subsides* no. 7, 1967, 1967-1968, chap. 8. Les conditions relatives à l'intérêt et au remboursement des avances parlementaires accordées à la Société sont identiques à celles des débentures de l'Administration. Selon les conditions de l'entente entre le Canada et l'Administration, le Canada, de fait, a garanti le remboursement du capital et de l'intérêt sur ces débentures. Par conséquent, les débentures à recevoir et les emprunts et les avances à payer au Canada se compensent et ne sont donc pas inscrits au bilan, comme éléments d'actif et de passif. Ainsi donc, les revenus et frais d'intérêt de 955 000 $ (964 000 $ en 1987), s'annulent également et n'apparaissent pas à l'état des résultats et bénéfices non répartis.

Le 9 juillet 1981, le Conseil du Trésor a approuvé le transfert des responsabilités découlant de l'administration de la dette de l'Administration de même que l'emprunt remboursable au Canada des comptes de la Société à ceux de Transports Canada. Au 31 décembre 1988, Transports Canada n'avait pas parachevé le transfert.

6 Immobilisations

a) Sommaire

(en milliers de dollars)

		1988			1987
	Taux d'amortissement (%)	Coût	Amortissement cumulé	Net	Net
Terrains	—	4 426 $	— $	4 426 $	4 419 $
Dragage	2,5-6,7	9 489	5 688	3 801	4 112
Installations d'amarrage	2,5-10	34 542	16 978	17 564	18 003
Immeubles	2,5-10	15 778	11 937	3 841	4 054
Services publics	3,3-10	2 811	1 345	1 466	1 531
Routes et surfaces	2,5-10	2 273	1 597	676	705
Machinerie et matériel	5-100	18 864	15 059	3 805	4 209
Mobilier et matériel de bureau	20	3 080	2 471	609	320
Projets en cours de construction	—	706	—	706	656
		91 969 $	55 075 $	36 894 $	38 009 $

b) Subventions pour projets d'immobilisations

Au cours de l'exercice, la Société a reçu des subventions pour des projets d'immobilisations totalisant 2 775 000 $ (2 144 000 $ en 1987) en vue des projets de construction d'immobilisations.

c) Engagements pour dépenses en immobilisations

On estime à 2 077 000 $ les engagements contractuels pour l'achèvement, la construction et l'achat d'immobilisations. La Société prévoit débourser la majeure partie de ce montant au cours de l'exercice se terminant le 31 décembre 1989.

7 Créditeurs et frais courus

Les produits reportés, au montant de 467 000 $ (144 000 $ en 1987), et la tranche de la dette à long terme échéant à moins d'un an, au montant de 81 000 $ (75 000 $ en 1987), sont compris dans les créditeurs et frais courus.

8 Dû auprès du Canada

Au cours de l'année, le Conseil du Trésor a autorisé que les paiements de dividendes en 1988 et 1989 par la Société canadienne des ports et les sociétés de port locales soient employés pour établir un fonds de prêt interportuaire. La Société administrera ce fonds qui aidera à financer les dépenses en capital des sociétés de Ports Canada.

Au 31 décembre 1988, la Société détenait 12 668 000 $, montant qui représente les paiements de dividendes effectués en 1988 et les intérêts courus, en attendant l'approbation par le Canada de l'établissement du fonds du prêt interportuaire en 1989. Les rentrées sont investies en titres directs et garantis par le Canada et sont comprises dans les placements à court terme au bilan de la Société.

9 Emprunts auprès du Canada

(en milliers de dollars)

	1988	1987
Emprunts portant intérêts aux taux de 6,44% et 9,09%, échéant le 31 décembre 2000 et remboursables par versements annuels égaux de 193 000 $ capital et intérêts réunis	1 487 $	1 562 $
Moins : tranche échéant à moins d'un an	(81)	(75)
	1 406 $	1 487 $

Le remboursement du capital au cours des cinq prochains exercices s'élève à 81 000 $ en 1989, 87 000 $ en 1990, 93 000 $ en 1991, 100 000 $ en 1992 et 108 000 $ en 1993.

10 Éventualités

La Société a reçu des réclamations totalisant environ 1 897 000 $ à l'égard de procès, de garanties, de conventions collectives, de dommages présumés subis sur les propriétés de la Société et diverses autres questions en litige. Ces réclamations n'apparaissent pas dans les états financiers. De l'avis de la Société, ces réclamations ne devraient entraîner aucun déboursé important.

La Société assume essentiellement toutes les responsabilités quant aux incendies et risques généraux ainsi qu'aux demandes d'indemnisation des accidentés du travail. Les frais qui peuvent découler de ces responsabilités sont imputés dans l'exercice au cours duquel ils peuvent être raisonnablement estimés.

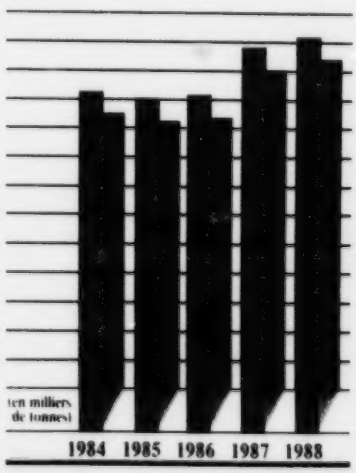
Nouveau volume record de marchandises manutentionnées au port: 4,6 millions de tonnes, soit une hausse de 11 %.

Autre année record également au chapitre des marchandises conteneurisées, avec un volume de 3,5 millions de tonnes, soit une augmentation de 27 %.

Augmentation de la part du port sur le marché du transport de conteneurs de la côte est du Canada, qui est passée de 33,6 % en 1987 à 37,6 % en 1988.

Achèvement des travaux de prolongement de 50 mètres du poste de mouillage du quai C, au coût de 4,4 millions $.

Approbation du projet de réaménagement du quai B, au coût estimatif de 4,7 millions $.



MESSAGE DU PRÉSIDENT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION ET DU PRÉSIDENT-DIRECTEUR GÉNÉRAL

La Société du port d'Halifax est particulièrement heureuse de pouvoir annoncer les meilleurs résultats de son histoire. Situé à un emplacement stratégique pour les importations et les exportations canadiennes, le port d'Halifax offre des services et des prix concurrentiels à plus de trente compagnies de navigation qui y font escale sur leurs lignes régulières et non régulières.

Deuxième port en importance au Canada pour la manutention des conteneurs, le port d'Halifax est une plaque tournante pour le transport des produits canadiens. Les investissements du port dans ses terminaux et son infrastructure de quai lui permettront de continuer à accueillir les plus grands porte-conteneurs, ainsi que les vraquiers de marchandises solides et liquides et les cargaisons mixtes.

Conformément à la *Loi sur l'administration financière*, une étude spéciale a été récemment effectuée sur la qualité de la gestion du port. Cette vérification n'a révélé aucune faille d'importance dans l'administration de la Société du port d'Halifax, dont le souci premier est d'offrir des services portuaires efficients, en assurant à sa clientèle une estarie brève à des tarifs compétitifs. En 1988, la Société a atteint et, dans la plupart des cas, dépassé ses objectifs commerciaux.

Au chapitre des grandes réalisations, signalons que le port a pu accroître de quatre points de pourcentage sa part du marché des conteneurs de la côte est du Canada, qui a été de 37,6 % en 1988.

Dépenses d'immobilisations
En 1988, les dépenses d'immobilisations se sont élevées à 4,9 millions $, dont 4,2 millions ont été consacrés à l'achèvement des travaux de prolongement du poste de mouillage du terminal du quai C — premier terminal à conteneurs du port — pour en améliorer le rendement.

La Société a également attribué en 1988 des contrats pour le démantèlement des hangars de transit du quai B. Ce projet prévoit également le dragage du poste de mouillage, des travaux de réfection et l'installation de rails pour grues à portique, toutes ces opérations devant être terminées d'ici août 1989. Le quai B deviendra ainsi le troisième terminal à conteneurs du port d'Halifax et devrait permettre d'absorber un volume de marchandises en constante augmentation. Le coût total du projet est évalué à 4,7 millions $. Au cours des dix dernières années, le port a investi 57,4 millions $ en nouvelles installations et en projets de modernisation.

Les marchandises — Quelques chiffres
Le port a manutentionné en 1988 un volume record de 16,2 millions de tonnes de marchandises, ce qui éclipse le record de 15,8 millions de tonnes établi l'an dernier. Les exportations de gypse ont augmenté de 5,7 % pour atteindre 3,2 millions de tonnes, le volume de pétrole brut et de pétrole raffiné s'est chiffré à 8,3 millions de tonnes, en légère diminution par rapport à 8,5 millions de tonnes en 1987.

Pour la troisième année de suite, le port a enregistré en 1988 un nouveau sommet pour le volume de marchandises conteneurisées, qui a atteint 3,5 millions de tonnes, en hausse de 26,7 % par rapport au chiffre record de 2,8 millions de tonnes en 1987. Au cours des trois dernières années, le volume de marchandises conteneurisées a augmenté de plus de 81 %.

Résultats financiers
Les produits d'exploitation se sont élevés à 14,8 millions $, contre 12,9 millions en 1987, cette augmentation étant notamment attribuable au niveau record de marchandises transbordées. Les charges totales se sont chiffrées à 11,9 millions $, comparativement à 11,2 millions en 1987. Le bénéfice d'exploitation a été de 2,9 millions $, en hausse de 69,5 % par rapport à 1987. Le bénéfice net a atteint 3,4 millions $, une augmentation de 1,7 million par rapport à l'année précédente.

Le fonds de roulement de la Société est demeuré sensiblement le même cette année. Les placements à court terme ont toutefois augmenté de 170 000 $, conséquence de l'amélioration des mouvements de trésorerie au cours de l'année.

Hommages
La qualité du travail d'équipe du port d'Halifax a encore une fois porté fruit. Et si la Société a réalisé en 1988 la meilleure année de son histoire, c'est à la collaboration de toutes les personnes et entreprises oeuvrant dans le secteur maritime, au dur labeur des débardeurs et au dévouement de son personnel qu'elle le doit.

Donald A. Parker **David F. Bellefontaine**

Nous pouvons donc prédire un brillant avenir au port d'Halifax, porte d'entrée au Canada, et nous sommes sûrs que tous les membres de la communauté portuaire ne ménageront pas leurs efforts pour établir de nouveaux records dans les années à venir.

Le président du conseil d'administration,

Donald A. Parker

Le président-directeur général,

David F. Bellefontaine

RAPPORT DES VÉRIFICATEURS

À l'honorable Benoît Bouchard, C.P., député
Ministre des Transports

Nous avons vérifié le bilan de la Société du port d'Halifax au 31 décembre 1988, ainsi que les états des résultats et surplus et des mouvements de la trésorerie de l'exercice terminé à cette date. Notre vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues et a comporté par conséquent les sondages et autres procédés que nous avons jugés nécessaires dans les circonstances.

À notre avis, ces états financiers présentent fidèlement la situation financière de la Société au 31 décembre 1988 ainsi que les résultats de son exploitation et l'évolution de sa situation financière pour l'exercice terminé à cette date selon les principes comptables généralement reconnus, appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent.

De plus, à notre avis, les opérations de la Société dont nous avons eu connaissance au cours de notre vérification des états financiers ont été effectuées, en tenant compte de tous leurs aspects importants, conformément à la *Loi sur l'administration financière* et ses règlements, à la *Loi sur la Société canadienne des ports* et aux règlements administratifs de la Société.

Deane Raymond

Comptables agréés
Halifax, Nouvelle-Écosse
Le 2 février 1989

Bilan au 31 décembre 1988

Actif	1988	1987
Actif à court terme		
Encaisse	230 462 $	227 232 $
Placements (note 3)	5 794 295	5 620 579
Débiteurs	2 736 263	2 741 320
Fournitures	126 167	102 783
	8 887 187	8 691 914
Placements (note 3)	33 405	33 300
Immobilisations (note 4)	56 115 970	53 243 487
	65 036 562 $	61 968 701 $
Passif		
Passif à court terme		
Comptes à payer et frais courus	1 159 545 $	911 350 $
Subventions tenant lieu de taxes municipales	71 664	201 002
Revenus reportés	928 571	892 851
Versements sur les emprunts du gouvernement du Canada	334 057	303 688
	2 493 837	2 308 891
Avantages sociaux courus	679 499	662 746
Emprunts du gouvernement du Canada (note 5)	3 486 176	3 820 233
	6 659 512	6 791 870
Avoir		
Capital d'apport	53 796 865	53 796 865
Surplus	4 580 185	1 379 966
	58 377 050	55 176 831
	65 036 562 $	61 968 701 $

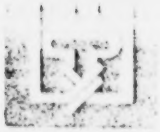
Au nom du conseil d'administration:

Le président du conseil,

Donald A. Parker

Le président-directeur général,

David F. Bellefontaine



Résultats et surplus

exercice terminé le 31 décembre 1988	1988	1987
Revenus d'exploitation	14 836 049 $	12 866 025 $
Frais d'exploitation et d'administration	9 201 859	8 211 102
Amortissement des immobilisations	1 934 257	2 033 490
Subventions tenant lieu de taxes municipales	790 963	907 200
	11 927 079	11 151 792
Bénéfice d'exploitation	2 908 970	1 714 233
Revenu de placements	594 105	418 840
Frais d'intérêt	(412 392)	(440 000)
Gain sur la cession d'immobilisations	2 456	3 778
	184 169	(17 382)
Bénéfice net avant poste extraordinaire	3 093 139	1 696 851
Poste extraordinaire		
Profit sur la cession de terrain	266 135	—
Bénéfice net	3 359 274	1 696 851
Surplus (déficit) au début	1 379 966	(46 976 415)
Réduction du déficit		46 976 415
	4 739 240	1 696 851
Dividende versé au gouvernement du Canada	159 055	316 885
Surplus à la fin	4 580 185 $	1 379 966 $

Mouvements de la trésorerie

exercice terminé le 31 décembre 1988	1988	1987
Activités d'exploitation		
Bénéfice net avant poste extraordinaire	3 093 139 $	1 696 851 $
Amortissement des immobilisations	1 934 257	2 033 490
Autres	55 628	(24 388)
Diminution des éléments d'exploitation du fonds de roulement	136 250	116 545
Liquidités provenant des activités d'exploitation	5 219 274	3 822 498
Activités de financement		
Emprunts du gouvernement du Canada	(303 687)	(276 079)
Dividende versé au gouvernement du Canada	(159 055)	(316 885)
Liquidités utilisées par les activités de financement	(462 742)	(592 964)
Activités d'investissement		
Cession de terrain	266 135	—
Acquisitions d'immobilisations	(4 852 977)	(1 443 777)
Autres	7 256	10 461
Liquidités utilisées par les activités d'investissement	(4 579 586)	(1 433 316)
Augmentation de l'encaisse et des placements à court terme	176 946	1 796 218
Encaisse et placements à court terme au début	5 847 811	4 051 593
Encaisse et placements à court terme à la fin	6 024 757 $	5 847 811 $

Notes afférentes aux états financiers au 31 décembre 1988

1 Conformément aux articles 6.1 et 6.2 de la *Loi sur la Société canadienne des ports*, une requête en vue de l'établissement d'une société portuaire locale au port d'Halifax a été approuvée et la Société du port d'Halifax a été établie en date du 1er juin 1984.

Conformément à la *Loi sur la Société canadienne des ports*, l'actif, le passif et l'avoir ont été transférés des comptes de la Société canadienne des ports, port d'Halifax à la Société du port d'Halifax à leur valeur comptable.

2 **Principales conventions comptables**

a) Placements
Les placements, qui sont des titres garantis et émis par le gouvernement du Canada, sont présentés au coût amorti. Les primes ou escomptes sont amortis sur la durée résiduelle des placements.

b) Immobilisations
Les immobilisations sont présentées au coût à l'exception des immobilisations transférées à la Société par le gouvernement du Canada, lesquelles sont présentées à la valeur constatée par expertise ou à la juste valeur marchande qui ont été déterminées lors du transfert. Les subventions reçues du gouvernement du Canada ou de tiers pour des projets d'investissement sont déduites du coût des immobilisations en cause. L'amortissement est calculé selon la méthode de l'amortissement linéaire pour l'année complète, débutant dans l'exercice au cours duquel l'actif devient opérationnel, à des taux établis en fonction de la durée probable d'utilisation des immobilisations.

c) Régime de retraite
Tous les employés permanents de la Société participent au Régime de pension de retraite de la Fonction publique administré par le gouvernement du Canada. Les contributions au régime sont exigées des employés et de la Société. Les contributions annuelles au régime sont imputées aux résultats de l'exercice.

d) Subventions tenant lieu de taxes municipales
La dépense de subventions tenant lieu de taxes municipales est basée sur les évaluations municipales estimées, lesquelles sont ajustées conformément à la *Loi sur les subventions aux municipalités*. Les subventions sont payées après que les montants ont été vérifiés par la division des subventions aux municipalités des Travaux publics du Canada. Tout ajustement est imputé aux résultats de l'exercice alors en cours.

e) Avantages sociaux
La Société comptabilise annuellement une provision pour les indemnités de départ, les congés annuels et les congés dus en compensation du temps supplémentaire, qui sont payables aux employés dans les exercices subséquents, conformément aux conventions collectives ou aux politiques de la Société.

3 **Placements**

	1988		1987	
	Coût amorti	**Valeur nominale**	Coût amorti	Valeur nominale
À court terme	**5 794 295 $**	**6 039 800 $**	5 620 579 $	5 706 200 $

	1988		1987	
	Coût amorti	**Valeur du marché**	Coût amorti	Valeur du marché
À long terme	**33 405 $**	**34 270 $**	33 300 $	32 342 $

4 Immobilisations

	Taux d'amortissement	1988 Coût	1988 Amortissement cumulé	1988 Valeur comptable nette	1987 Valeur comptable nette
Terrain		23 324 988 $		23 324 988 $	23 324 988 $
Dragage	2,5-6,7	2 627 637	2 255 160	372 477	369 113
Installations d'amarrage	2,5-10	32 310 994	17 910 525	14 400 469	14 899 890
Bâtiments	2,5-10	16 796 717	11 023 856	5 772 861	6 113 999
Services publics	3,3-10	4 510 147	2 008 091	2 502 056	2 609 784
Route et pavage	2,5-10	7 462 891	4 117 353	3 345 538	3 737 024
Matériel et outillage	5-100	9 408 757	7 792 272	1 616 485	1 719 844
Mobilier et équipement	20	920 031	738 952	181 079	257 710
Construction en cours		4 600 017		4 600 017	211 135
		101 962 179 $	45 846 209 $	56 115 970 $	53 243 487 $

5 Emprunts du gouvernement du Canada

	1988	1987
Emprunt, 10 %, échéant le 31 décembre 1996, remboursable par versements annuels de 716 080 $, capital et intérêt	3 820 233 $	4 123 920 $
Versement exigible à court terme	334 057	303 687
	3 486 176 $	3 820 233 $

Les emprunts du gouvernement du Canada ne sont pas garantis.

MEMBRES DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Donald A. Parker
Président
Président d'entreprises locales
Dartmouth (N.-É.)

Paul M. Murphy, c.r.
Vice-président
Associé, Patterson Kitz
Halifax (N.-É.)

Florence R. Irwin
Associée, Canadian Annuity Quotations and Insurance Services Ltd.
Bedford (N.-É.)

Michael J. Proude
Président
Association internationale des débardeurs, Local 269
Dartmouth (N.-É.)

Lois A. Glibbery
Spécialiste en marketing immobilier
Royal Lepage Real Estate Services Ltd.
Halifax (N.-É.)

Harald A. Norve
Président
H.A. Norve & Associates Ltd.
Halifax (N.-É.)

Capitaine Ernest A. Coates
Retraité — Surintendant maritime
Pétroles Esso Canada
Dartmouth (N.-É.)

DIRIGEANTS DE LA SOCIÉTÉ

Donald A. Parker
Président du conseil

Paul M. Murphy, c.r.
Vice-président

David F. Bellefontaine
Président-directeur général

Lorraine E. Brenton
Secrétaire de la Société

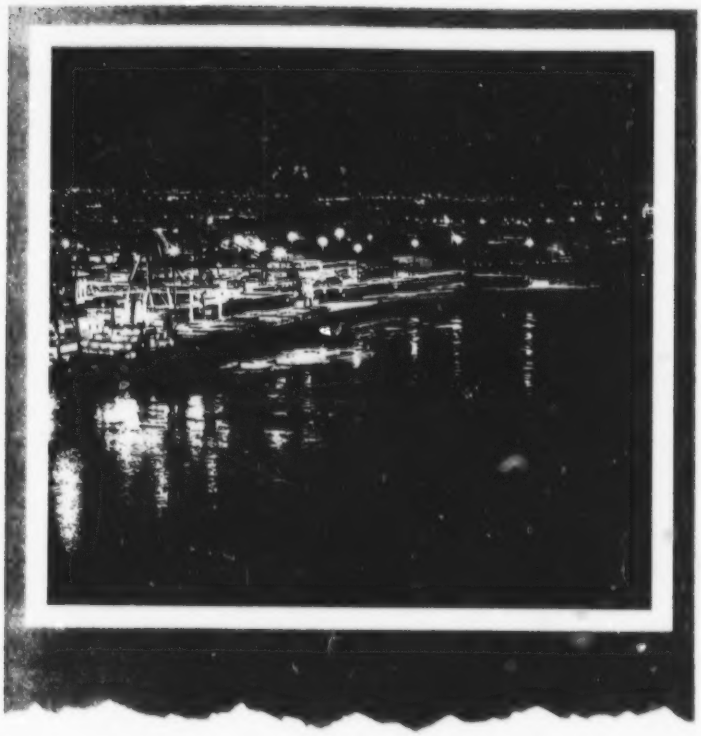
Richard T. Pentland
Vice-président, Ingénierie et Travaux

Dennis W. Creamer
Vice-président, Finances et Administration

Robert A. Kaye
Vice-président, Marketing

Capitaine Claude L. Ball
Vice-président, Exploitation; Capitaine du port

Peter J. MacKeigan
Conseiller juridique principal



La hausse du trafic total, malgré la chute des exportations de céréales, vient mettre en valeur l'avantage d'un trafic très diversifié.

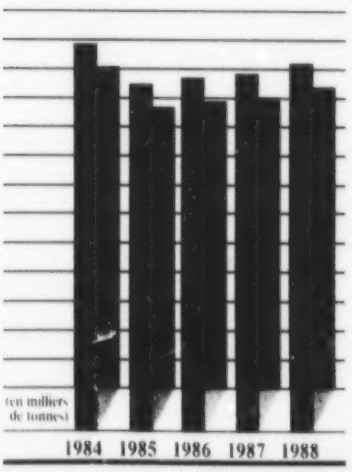
Sixième année record d'affilée dans la manutention des marchandises conteneurisées.

Les marchandises générales atteignent un nouveau sommet.

Forte croissance du trafic des produits pétroliers.

Neuvième exercice financier d'affilée avec un bilan positif.

Plus de 24 millions $ de dépenses en immobilisations pour agrandir et améliorer les installations.



MESSAGE DU PRÉSIDENT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION ET DU DIRECTEUR GÉNÉRAL ET DIRIGEANT PRINCIPAL

Les résultats de l'activité portuaire pour l'année écoulée viennent particulièrement mettre en valeur cet avantage qu'a le port de Montréal d'être polyfonctionnel.

En effet, grâce à son trafic très diversifié, le port de Montréal a réussi à très bien tirer son épingle du jeu en 1988, malgré la chute des exportations de céréales, provoquée par l'une des pires sécheresses qu'aient connue les Prairies en 50 ans.

Le trafic total s'est élevé à 22,2 millions de tonnes, comparativement à 21,9 millions de tonnes en 1987. Il s'agit d'un gain de 1,7 % ou d'environ 370 000 tonnes, attribuable à la croissance des trafics des produits pétroliers et des marchandises conteneurisées.

Il ressort du bilan de l'activité portuaire que la chute du trafic céréalier a fait la différence entre ce qui a été une « bonne année » pour le port de Montréal et ce qui aurait pu être une « très bonne année ».

Marchandises générales
Malgré une très vive concurrence, 1988 a été pour le port de Montréal sa sixième année record d'affilée pour la manutention des marchandises conteneurisées dont le trafic s'est élevé à 5,7 millions de tonnes. Le gain est de 3,7 % ou d'environ 200 000 tonnes par rapport au trafic de 1987.

Notre trafic conteneurisé a connu, au cours des 10 dernières années, une croissance annuelle moyenne de 9,9 %, soit une croissance trois fois supérieure à celle des économies industrialisées de l'Organisation de coopération pour le développement économique (OCDE).

La croissance de notre trafic conteneurisé s'est donc normalisée en 1988 en se rapprochant de celle de l'économie, mais elle continuera d'être constante dans une perspective à long terme, ce qui est très encourageant pour le plus important port à conteneurs au Canada.

En 1988, 560 441 conteneurs (EVP) sont passés par nos quais. Le nombre cumulatif de conteneurs manutentionnés au port n'a mis que 10 ans pour passer d'un million à cinq millions, jalon posé en mai dernier.

Grâce à la croissance du trafic conteneurisé, celui des marchandises générales a encore atteint un sommet inégalé dans toute l'histoire du port. Ce trafic, qui comprend 1,2 million de tonnes de marchandises conventionnelles, s'est élevé à 6,9 millions de tonnes en 1988, avec un gain de 3,4 % ou de 200 000 tonnes.

Sur la côte est nord-américaine, le port de Montréal vient au deuxième rang, derrière le géant qu'est New York, pour la manutention des marchandises générales.

Marchandises en vrac
Le trafic céréalier a été le seul à subir un recul en 1988, et cela par suite de la sécheresse qui a touché la récolte. Ce trafic a atteint trois millions de tonnes, en baisse de 27 % ou de 1,1 million de tonnes par rapport à celui de 1987.

Le trafic des produits pétroliers est de toute évidence celui qui a connu la plus forte croissance en 1988. Il s'est élevé à 7,3 millions de tonnes, comparativement à 6,1 millions de tonnes l'année précédente, un gain de 19,4 %.

Cette hausse remarquable est surtout attribuable à d'importantes expéditions de pétrole brut vers les États-Unis où une forte demande a coïncidé avec une production excédentaire au Canada.

Enfin, le trafic des autres vracs solides et liquides s'est établi à cinq millions de tonnes en 1988, tout comme l'année précédente.

Faits saillants de l'exercice financier
L'année écoulée — la neuvième d'affilée avec un bilan financier positif — affiche des revenus d'exploitation de 57,2 millions $ et un résultat net d'exploitation de 4,6 millions $. Le résultat net s'est établi à 14 millions $, comprenant des revenus nets de placement de 7,5 millions et un poste exceptionnel de 1,9 million $.

Nos dépenses en immobilisations, qui ont totalisé 24,4 millions $, témoignent de la priorité que nous accordons à l'agrandissement et à l'amélioration de nos installations.

Nous sommes fiers de pouvoir affirmer que la Société jouit d'une saine situation financière et qu'elle continue d'atteindre son principal objectif qui est de stimuler l'activité portuaire en fournissant des installations de qualité et des services efficaces à des coûts concurrentiels.

Cet objectif, nous l'avons gardé bien en vue quand nous avons annoncé, l'année dernière, notre stratégie de développement, conçue pour combler les besoins croissants d'espace de nos clients actuels et futurs, d'ici l'an 2010.

Perspectives
L'année 1989 s'annonce difficile dans le secteur des céréales. Nous ne pouvons espérer d'amélioration avant la prochaine récolte.

Toutefois, nous croyons que, tout comme en 1988, le port de Montréal saura très bien tirer son épingle du jeu grâce à son trafic très diversifié.

Ronald Corey **Dominic J. Taddeo**

Pour ce qui est des perspectives d'avenir à long terme, elles sont excellentes comme le démontrent entre autres les études qui ont servi à élaborer notre stratégie de développement portuaire Horizon 2010.

Enfin, nous désirons saisir cette occasion pour remercier chaleureusement tous nos employés et tous les membres de la communauté portuaire de leurs efforts inlassables pour assurer l'essor du port de Montréal, ce port d'envergure internationale situé au seuil même du coeur industriel de l'Amérique du Nord.

Le président du conseil d'administration,

Ronald Corey

Le directeur général et dirigeant principal,

Dominic J. Taddeo

RAPPORT DES VÉRIFICATEURS

À l'honorable Benoît Bouchard, C.P., député
Ministre des Transports

Nous avons vérifié le bilan de la Société du port de Montréal au 31 décembre 1988 ainsi que les états des résultats, des bénéfices non répartis et de l'évolution de la situation financière de l'exercice clos à cette date. Notre vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues, et a comporté par conséquent les sondages et autres procédés que nous avons jugés nécessaires dans les circonstances.

À notre avis, ces états financiers présentent fidèlement la situation financière de la Société au 31 décembre 1988 ainsi que les résultats de son exploitation et l'évolution de sa situation financière pour l'exercice clos à cette date selon les principes comptables généralement reconnus, appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent.

De plus, à notre avis, les opérations de la Société qui ont été portées à notre connaissance au cours de notre vérification ont été effectuées, à tous égards importants, conformément à la Partie X de la *Loi sur la gestion des finances publiques* et ses règlements, et à la charte et aux règlements administratifs de la Société.

Samson Bélair

Comptables agréés

Montréal, Québec
Le 10 février 1989

Bilan au 31 décembre 1988 (en milliers de dollars)

Actif	**1988**	1987
À court terme		
Encaisse	**692 $**	632 $
Placements (note 3)	**28 871**	36 025
Débiteurs	**9 176**	10 596
Matériaux et fournitures	**872**	859
	39 611	48 112
Placements (note 3)	**39 572**	39 395
Immobilisations (note 4)	**153 618**	139 489
Autres éléments d'actif	**499**	433
	233 300 $	227 429 $
Passif		
À court terme		
Créditeurs et frais courus (note 5)	**10 254 $**	11 260 $
Subventions tenant lieu de taxes municipales	**2 386**	5 000
	12 640	16 260
Avantages sociaux courus	**5 329**	5 225
Emprunts auprès du Canada (note 6)	**6 561**	6 968
	11 890	12 193
Avoir du Canada		
Capital d'apport	**183 569**	183 569
Bénéfices non répartis	**25 201**	15 407
	208 770	198 976
	233 300 $	227 429 $

Au nom du conseil d'administration:

Le président du conseil,

Ronald Corey

Le directeur général et dirigeant principal,

Dominic J. Taddeo

Résultats	(en milliers de dollars)	
exercice clos le 31 décembre 1988	**1988**	1987
Produits d'exploitation	**57 268 $**	59 770 $
Frais d'exploitation et d'administration	**39 385**	38 530
Amortissement	**9 838**	8 926
Subventions tenant lieu de taxes municipales	**3 403**	3 954
	52 626	51 410
Résultat net d'exploitation	**4 642**	8 360
Produits financiers	**7 968**	7 529
Frais financiers	**(459)**	(482)
	7 509	7 047
Résultat net avant poste exceptionnel	**12 151**	15 407
Ajustement de subventions tenant lieu de taxes municipales	**1 915**	—
Résultat net	**14 066 $**	15 407 $

Bénéfices non répartis	(en milliers de dollars)	
exercice clos le 31 décembre 1988	**1988**	1987
Solde au début	**15 407 $**	(7 712) $
Élimination du déficit par réduction du capital d'apport		7 712
Résultat net	**14 066**	15 407
Dividende	**(4 272)**	—
Solde à la fin	**25 201 $**	15 407 $

Évolution de la situation financière

(en milliers de dollars)

exercice clos le 31 décembre 1988	1988	1987
Rentrées (sorties) nettes d'encaisse liées aux activités suivantes:		
Exploitation		
Résultat net	14 066 $	15 407 $
Éléments sans incidence sur l'encaisse		
Amortissement	9 838	8 926
Autres	142	360
	24 046	24 693
Variation des éléments hors caisse du fonds de roulement d'exploitation	(1 950)	6 677
	22 096	31 370
Financement		
Remboursement de la tranche exigible des emprunts auprès du Canada	(407)	(383)
Augmentation (diminution) des avantages sociaux courus	104	(58)
Dividendes payés	(4 272)	(4 136)
	(4 575)	(4 577)
Investissement		
Acquisition de placements à long terme	(177)	(177)
Acquisition d'immobilisations	(24 423)	(17 832)
Produit sur aliénation d'immobilisations	51	—
Réalisation d'autres éléments d'actif	30	26
Acquisition d'autres éléments d'actif	(96)	—
	(24 615)	(17 983)
Accroissement (diminution) de l'encaisse	(7 094)	8 810
Encaisse au début	36 657	27 847
Encaisse à la fin	29 563 $	36 657 $

L'encaisse comprend l'encaisse et les placements à court terme

Notes complémentaires
exercice clos le 31 décembre 1988

1 Statut
La Société du port de Montréal (la Société) a été constituée par lettres patentes en vertu du paragraphe 6.2(1) de la *Loi sur la Société canadienne des ports* le 1er juillet 1983.

En vertu de l'article 6.5 de la même Loi, lorsqu'une société de port locale est constituée à l'égard d'un port, les droits, engagements et dettes de la Société canadienne des ports, relativement à ce port, sont dévolus à la société de port locale et l'administration de tous les biens et ouvrages, dans les limites de ce port, administrés par la Société canadienne des ports est réputée avoir été transférée à la société de port locale, en l'occurrence la Société.

2 Principales conventions comptables
Stocks
Les matériaux et fournitures sont évalués au moindre du coût et de la valeur de remplacement. Le coût est essentiellement déterminé selon la méthode du coût moyen.

Immobilisations et amortissement
Les immobilisations sont enregistrées au coût d'origine avec l'amortissement cumulé transféré de la Société canadienne des ports; les acquisitions subséquentes sont comptabilisées au prix coûtant.

L'amortissement des immobilisations est calculé selon la méthode de l'amortissement linéaire dès que le bien devient opérationnel et ce, pour l'année entière, à des taux calculés sur la durée probable d'utilisation des immobilisations.

Régime de pension
Le régime de pension de retraite de la Fonction publique, administré par le gouvernement du Canada, s'adresse à tous les employés permanents de la Société. Ces employés et la Société doivent contribuer à ce régime. Les contributions représentent la responsabilité totale de la Société en cette matière et sont imputées aux dépenses d'exploitation de l'exercice courant.

Subventions tenant lieu de taxes municipales
Les subventions tenant lieu de taxes municipales sont établies selon les évaluations municipales estimatives, modifiées conformément à la *Loi sur les subventions aux municipalités*. Les subventions ne sont versées qu'après vérification par la Division des subventions aux municipalités du ministère des Travaux publics. Toute régularisation subséquente est enregistrée aux comptes de l'exercice pendant lequel le montant final est remis.

Avantages sociaux
Chaque année, la Société comptabilise une provision pour les éléments de passif estimatif qui découlent des indemnités de cessation d'emploi, de vacances, de congés de maladie et de congés compensatoires pour des heures supplémentaires; ces indemnités sont payables aux employés dans les années subséquentes en vertu des conventions collectives ou selon la politique de la Société.

3 Placements
Les fonds sont investis dans des titres directs et garantis par le gouvernement du Canada. Les placements sont indiqués au coût amorti et la prime ou l'escompte est amorti jusqu'à l'échéance. Au 31 décembre 1988, la valeur du marché des placements à court terme est équivalente à leur coût amorti, celle des placements à long terme est de 42 450 600 $ (42 636 000 $ en 1987).

4 Immobilisations

(en milliers de dollars)

		1988			1987
	Taux d'amortissement	Coût	Amortissement cumulé	Valeur nette	Valeur nette
Terrains		23 230 $	— $	23 230 $	19 113 $
Dragage	2,5 %	15 876	12 366	3 510	3 738
Installations d'amarrage	2,5 %	59 317	38 719	20 598	21 594
Immeubles	2,5 %-10 %	68 508	30 436	38 072	38 583
Services publics	3,3 %-10 %	17 180	7 128	10 052	8 565
Routes et revêtement	2,5 %-10 %	51 901	14 349	37 552	26 900
Machinerie et matériel	5 %-20 %	52 846	34 465	18 381	20 355
Mobilier et matériel de bureau	20 %	1 715	1 247	468	444
		290 573	138 710	151 863	139 292
Travaux de construction en cours		1 755	—	1 755	197
		292 328 $	138 710 $	153 618 $	139 489 $

5 Créditeurs et frais courus

Les comptes créditeurs et frais courus comprennent des revenus reportés au montant de 1 002 793 $ (979 612 $ en 1987) ainsi que la tranche du passif à long terme échéant à moins d'un an au montant de 407 056 $ (383 111 $ en 1987).

6 Emprunts auprès du Canada

(en milliers de dollars)

	1988	1987
Emprunts portant intérêt au taux de 6,25 % avec un remboursement annuel de capital et intérêts réunis de 842 561 $ et échéant en l'an 2000	6 968 $	7 351 $
Moins: tranche échéant à moins d'un an	407	383
	6 561 $	6 968 $

Les versements de capital requis au cours des cinq prochains exercices sont de:

1989	1990	1991	1992	1993
407 056 $	432 497 $	459 528 $	488 249 $	518 765 $

7 Éventualités

Des réclamations totalisant environ 7 810 690 $ ont été reçues par la Société à l'égard de procès, garanties et de dommages supposément subis sur les propriétés de la Société et de diverses autres questions en litige n'apparaissant pas dans les états financiers. Selon l'opinion de la Société, sa position est défendable et ces réclamations ne devraient entraîner aucun débours important.

8 Engagements

a) Les engagements contractuels estimés pour l'achèvement, la construction et l'achat d'immobilisations sont d'environ 2 854 000 $.

b) Conformément à une politique relative aux versements de dividendes au gouvernement canadien, la Société serait redevable à l'égard de l'exercice financier de 1988, d'un dividende calculé selon une méthode basée sur le résultat net. Ce dividende payable avant le 31 mars 1989, s'élèverait à 3 338 095 $ et serait imputé au poste des bénéfices non répartis.

9 Opérations entre apparentés

Dans le cadre de ses opérations, la Société effectue des opérations avec des apparentés, à savoir le gouvernement du Canada et ses organismes ainsi que d'autres sociétés d'État.

La Société perçoit principalement auprès des apparentés des revenus d'entreposage de grain et de droits de manoeuvre de chemin de fer. Les dépenses faites auprès des apparentés sont constituées surtout de frais d'administration.

MEMBRES DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Ronald Corey*
Président
Président, Club de hockey Canadien, Inc.
Président, Forum de Montréal, Inc.
Montréal (Québec)

Bernard J. Finestone*
Vice-président
Président, Abbey-Finestone Inc.
Westmount (Québec)

Rosaire Archambault
Président
Archambault Musique Inc.
Montréal (Québec)

Roger Bishop
Membre, Local 375
Association internationale des débardeurs
Brossard (Québec)

Suzanne Brochu
Conseillère, Direction des communications
Caisse de dépôt et placement du Québec
Montréal (Québec)

Raphael Esposito
Esposito, Cocciardi, St-Onge et Beaulieu
Montréal (Québec)

André Gingras*
Président
André Gingras et associés Inc.
Westmount (Québec)

*Membres du comité de direction

DIRIGEANTS DE LA SOCIÉTÉ

Ronald Corey
Président du conseil

Dominic J. Taddeo
Directeur général et dirigeant principal

Yvan Simard
Directeur général adjoint

André Bédard
Directeur, Ressources humaines

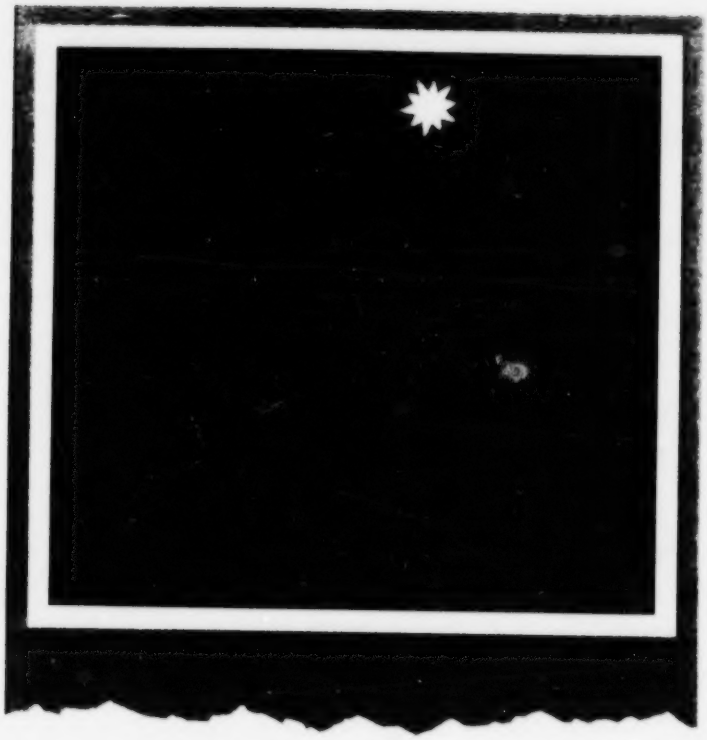
Jacques Brault
Directeur, Police et Sécurité

Jean-Pierre Desjardins
Directeur, Planification et Développement

Roger Dubé
Directeur, Finances et Administration

Capitaine Déa Hassib
Directeur, Exploitation

Jean Mongeau
Secrétaire corporatif



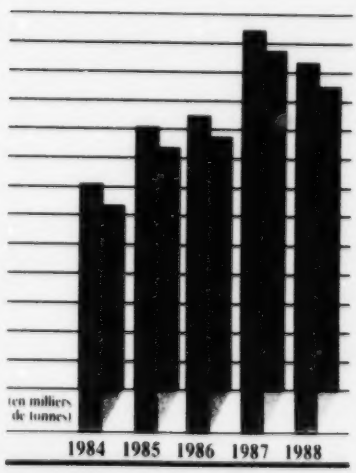
Avancement notable du projet d'expansion du terminal Fairview, évalué à 37,9 millions $.

Bons résultats financiers, avec un bénéfice net de 5,2 millions $.

Volume total de marchandises de 12,4 millions de tonnes.

Progrès sur plusieurs questions stratégiques.

Programme de commercialisation très dynamique.



MESSAGE DU PRÉSIDENT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION ET DU DIRECTEUR GÉNÉRAL

La Société du port de Prince Rupert a le plaisir de présenter le bilan de ses activités pour l'année 1988. Durant l'année écoulée, la Société a axé ses efforts sur les enjeux stratégiques qui influeront sur le développement et l'utilisation du port et sur la réalisation de ses objectifs sociaux et économiques.

La Société mise ainsi sur un important projet d'expansion du terminal Fairview, dont elle est propriétaire. Une fois le projet approuvé, à la fin de 1987, la Société a nommé des directeurs de projet, franchi l'étape de la conception et amorcé les travaux pour finalement attribuer le premier contrat important de construction à la fin de 1988. Ce projet, qui est évalué à 37,9 millions $, augmentera de plus de 35 % l'aire d'entreposage du terminal et permettra d'ajouter un poste de mouillage à la structure actuelle. Il assurera ainsi aux exportateurs canadiens de produits forestiers une voie d'écoulement efficace et efficiente vers leurs marchés aux quatre coins du monde dans les années à venir. En outre, sur le plan des investissements, ce projet va dans le sens des objectifs financiers de la Société.

Mais s'il est vrai que l'expansion du terminal Fairview se traduit par une activité considérable, le port se développe également dans plusieurs autres secteurs importants.

Ainsi, pour exploiter pleinement tous les débouchés possibles et élargir le marché du transport des marchandises dans l'arrière-pays, la Société a renforcé et intensifié son programme de commercialisation, en insistant notamment sur l'établissement des coûts de transport, l'identification du potentiel de transport de marchandises et la commercialisation directe. En même temps, la Société travaille à la planification des nouvelles installations qui seront nécessaires pour exploiter les débouchés du port. Elle évalue également, au moyen de techniques d'ingénierie et de recherche en exploitation, le degré d'utilisation et la configuration des installations existantes. La Société insiste au plus haut point sur l'intégration de ses activités de commercialisation et d'ingénierie pour pouvoir se doter en temps opportun des installations qui répondent aux besoins des importateurs et des exportateurs canadiens.

Sur le plan foncier, par ailleurs, la rareté des terrains littoraux pouvant être aménagés constitue un problème d'importance stratégique pour le port. La Société a donc décidé d'élaborer un plan de gestion de l'utilisation des terrains portuaires afin d'identifier les propriétés ayant une valeur stratégique pour le port et dont l'acquisition devrait être envisagée. Cette initiative est essentielle pour que le port soit en mesure, comme il en a le mandat, d'assurer le développement du littoral en fonction des besoins nationaux, régionaux et locaux.

En 1988, le volume de marchandises manutentionnées au port de Prince Rupert s'établit à 12,4 millions de tonnes, soit une diminution de 8 % par rapport à 1987. Cette baisse est attribuable à la sécheresse désastreuse qui a frappé les régions céréalières du Canada, limitant les exportations et, par conséquent, le volume transitant par le port. Le trafic céréalier est tombé de 4,8 à 3,68 millions de tonnes. Cette situation a toutefois été compensée par une augmentation de 5 % du trafic de charbon et de 10 % des expéditions de pâte à papier, qui ont atteint respectivement 6,7 millions de tonnes et 400 000 tonnes. Le terminal Fairview, propriété du port, a enregistré, avec un trafic d'un million de tonnes, sensiblement les mêmes résultats que l'an dernier, bien que le volume de bois d'oeuvre, principale marchandise manutentionnée au terminal, ait accusé une légère baisse, s'établissant à 806 000 tonnes. Un ralentissement sur ses principaux marchés de bois d'oeuvre en fin d'année a empêché le port d'enregistrer une autre année record pour ce type de marchandise.

En ce qui concerne le trafic des navires de croisière et des traversiers, il est passé respectivement à 9 466 passagers, en hausse de 4 %, et à 183 289 passagers, une augmentation de 12 %.

Malgré une diminution de son tonnage global, le port a maintenu son dynamisme, accueillant 1 620 navires commerciaux, soit un peu plus que l'an dernier.

La Société a obtenu en 1988 de bons résultats financiers. Les produits d'exploitation ont accusé une légère baisse par rapport à 1987, s'établissant à 14,6 millions $, mais le bénéfice d'exploitation, grâce à un programme de réduction des dépenses, s'est accru de 10 % pour atteindre 3,9 millions. Le bénéfice net, en hausse de 20 %, s'est chiffré à 5,2 millions. Ces résultats financiers sont particulièrement bienvenus puisque le port dispose ainsi des ressources nécessaires pour financer ses projets d'aménagement quand les conditions seront propices.

Allan T. Sheppard **Robert W. Tytaneck**

Le port de Prince Rupert doit sa réussite aux efforts concertés et dévoués d'un grand nombre de personnes et d'entreprises, à qui nous tenons exprimer notre gratitude. Nous abordons l'anné 1989 avec confiance et enthousiasme, sachant q nous pourrons compter sur l'appui de toute la communauté portuaire pour relever les nouveau défis qui ne manqueront pas de se présenter.

Le président du conseil d'administration,

Allan T. Sheppard

Le directeur général,

Robert W. Tytaneck

RAPPORT DES VÉRIFICATEURS

À l'honorable Benoît Bouchard, C.P., député
Ministre des Transports

Nous avons vérifié le bilan de la Société du port de Prince Rupert au 31 décembre 1988 ainsi que les états des résultats et excédent pour le Canada et de l'évolution de la situation financière pour l'exercice terminé à cette date. Notre vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues, et a comporté par conséquent les sondages et autres procédés que nous avons jugés nécessaires dans les circonstances.

À notre avis, ces états financiers présentent fidèlement la situation financière de la Société au 31 décembre 1988 ainsi que les résultats de son exploitation et l'évolution de sa situation financière pour l'exercice terminé à cette date selon les principes comptables généralement reconnus, appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent.

De plus, à notre avis, les opérations de la Société dont nous avons eu connaissance au cours de notre vérification des états financiers ont été effectuées, à tous égards importants, conformément à la Partie X de la *Loi sur la gestion des finances publiques* et ses règlements et aux lettres patentes et aux règlements administratifs de la Société.

Thorne Ernst & Whinney

Comptables agréés
Vancouver, Colombie-Britannique
Le 8 février 1989

Bilan au 31 décembre 1988

Actif	**1988**	1987
Actif à court terme		
Encaisse	**54 386 $**	50 506 $
Placements (note 1)	**16 431 572**	11 847 375
Débiteurs	**861 425**	950 357
Matières et fournitures	**93 664**	67 322
	17 441 047	12 915 560
Biens-fonds et matériel (note 2)	**71 272 047**	71 312 750
	88 713 094 $	84 228 310 $
Passif et avoir du Canada		
Passif à court terme		
Créditeurs et frais courus	**686 166 $**	546 908 $
Somme à payer au Canada	**18 868**	2 965
Subventions tenant lieu d'impôts fonciers	**394 598**	368 140
Produits reportés	**149 330**	162 216
	1 248 962	1 080 229
Apport du Canada, à recouvrer (note 3)	**48 300 000**	48 300 000
	49 548 962	49 380 229
Avoir du Canada		
Capital d'apport	**31 311 805**	31 311 805
Excédent	**7 852 327**	3 536 276
	39 164 132	34 848 081
	88 713 094 $	84 228 310 $

Engagements (note 4)

Au nom du conseil d'administration:

Le président du conseil,

Allan Sheppard

Allan T. Sheppard

Le directeur général,

H.W. Tytaneck

Robert W. Tytaneck

Résultats et excédent

exercice terminé le 31 décembre 1988	1988	1987
		(redressé, note 6)
Produits d'exploitation	14 585 020 $	14 852 377 $
Charges		
Exploitation et administration	9 563 862	9 776 591
Amortissement (note 2)	697 684	1 136 992
Subventions tenant lieu d'impôts fonciers	407 665	405 538
	10 669 211	11 319 121
Bénéfice d'exploitation	3 915 809	3 533 256
Autres produits (charges)		
Intérêts créditeurs	1 257 306	781 979
Règlement d'un litige (note 6)	87 507	(350 000)
	1 344 813	431 979
Bénéfice net	5 260 622	3 965 235
Excédent (déficit) au début de l'exercice	3 536 276	(5 838 325)
	8 796 898	(1 873 090)
Réduction du déficit	—	6 188 325
	8 796 898	4 315 235
Dividende au Canada	944 571	778 959
Excédent à la fin de l'exercice	7 852 327 $	3 536 276 $

Évolution de la situation financière

exercice terminé le 31 décembre 1988	1988	1987
		(redressé, note 6)
Rentrées (sorties) de fonds liées aux activités suivantes:		
Exploitation		
Bénéfice net	**5 260 622 $**	3 965 235 $
Éléments n'influant pas sur l'encaisse		
Amortissement	**697 684**	1 136 992
Règlement d'un litige	**—**	350 000
	5 958 306	5 452 227
Évolution du fonds de roulement hors caisse lié à l'exploitation		
Débiteurs	**88 932**	(384 073)
Matières et fournitures	**(26 342)**	12 606
Créditeurs et frais courus	**139 258**	19 145
Subventions tenant lieu d'impôts fonciers	**26 458**	16 429
Produits reportés	**(12 886)**	(24 035)
	6 173 726	5 092 299
Financement		
Augmentation de la somme à payer au Canada	**15 903**	2 965
Remise des emprunts auprès du Canada	**—**	(38 110 991)
Augmentation du capital d'apport	**—**	38 110 991
Dividende au Canada	**(944 571)**	(778 959)
	(928 668)	(775 994)
Investissement		
Acquisition de biens-fonds et de matériel	**(656 981)**	(425 693)
Diminution de la créance sur le Canada	**—**	63 937
	(656 981)	(361 756)
Augmentation de l'encaisse	**4 588 077**	3 954 549
Encaisse au début de l'exercice	**11 897 881**	7 943 332
Encaisse à la fin de l'exercice	**16 485 958 $**	11 897 881 $

L'encaisse s'entend aussi des placements.

Notes afférentes aux états financiers
exercice terminé le 31 décembre 1988

Société de port locale

La Société du port de Prince Rupert a été créée en date du 1er juin 1984 en tant que société de port locale conformément à la *Loi sur la Société canadienne des ports*. La Société n'est pas assujettie à l'impôt sur le revenu.

Le 1er juin 1984, tous les éléments d'actif et de passif de la Société canadienne des ports se rapportant au port de Prince Rupert ont été transférés à la Société à leur valeur comptable, telle qu'elle avait été inscrite par la Société canadienne des ports. Le passif net pris en charge a été comptabilisé comme un capital d'apport s'élevant à 678 275 $ et un déficit de 11 673 894 $.

Sommaire des principales conventions comptables

Placements
Les placements, qui sont des titres directs et garantis du Canada, sont présentés au coût amorti. Les primes ou escomptes sont amortis sur diverses périodes jusqu'à l'échéance.

Biens-fonds et matériel
Les biens-fonds et le matériel sont inscrits au prix coûtant. Les subventions en vue des projets en immobilisations reçues du Canada et de tiers sont déduites du prix coûtant des biens-fonds et du matériel s'y rapportant.

L'amortissement est calculé selon la méthode linéaire, en utilisant des taux fondés sur la durée d'utilisation prévue des biens.

Charges de retraite
Tous les employés permanents de la Société sont couverts par le Régime de pension de la Fonction publique qu'administre le Canada. Les cotisations au régime doivent être faites par les employés et par la Société. Les cotisations annuelles représentent la dette de la Société au titre des pensions et sont comptabilisées dans l'exercice où elles sont versées.

Subventions tenant lieu d'impôts fonciers
La charge pour les subventions tenant lieu d'impôts fonciers est fondée sur des évaluations municipales estimatives, redressées en vertu de la *Loi sur les subventions aux municipalités*. Les subventions sont versées après la vérification des montants par la Division des subventions aux municipalités de Travaux publics Canada. Tout redressement effectué une fois la vérification terminée est porté aux comptes dans l'année du règlement.

Avantages sociaux
La Société accumule annuellement dans ses comptes la dette estimative au titre des indemnités de départ, des congés annuels et des congés compensatoires pour heures supplémentaires payables à ses employés au cours d'exercices à venir.

1 Placements

	1988	1987
Coût amorti	16 431 572 $	11 847 375 $
Valeur marchande	16 377 031 $	11 839 614 $

2 Biens-fonds et matériel

a) Résumé

		1988			1987
		Prix coûtant	Amortissement cumulé	Montant net	Montant net
Terrains	—	60 126 625 $	—	60 126 625 $	60 126 625 $
Dragage	2,5-6,7	5 177	1 424 $	3 753	3 883
Structure des postes de mouillage	2,5-10	8 699 242	3 022 833	5 676 409	5 914 072
Bâtiments	2,5-10	2 362 861	457 593	1 905 268	1 954 216
Appareils de service	3,3-10	2 597 237	1 291 956	1 305 281	1 409 548
Routes et revêtements	2,5-10	3 512 385	2 123 922	1 388 463	1 613 842
Matériel et outillage	5-10	1 704 860	1 457 925	246 935	252 453
Mobilier et matériel de bureau	20	257 830	157 888	99 942	38 111
Construction en cours		519 371	—	519 371	—
		79 785 588 $	8 513 541 $	71 272 047 $	71 312 750 $

b) Amortissement

L'amortissement se compose de ce qui suit:

	1988	1987
Charge d'amortissement	697 684 $	714 841 $
Dévaluation du matériel	—	422 151
	697 684 $	1 136 992 $

3 Apport du Canada, à recouvrer

Un montant d'apport à recouvrer de 50 400 000 $ a été approuvé en vue de la construction de l'infrastructure des installations du terminal charbonnier de l'île Ridley. Le montant de l'apport à recouvrer était de 48 300 000 $ au 31 décembre 1988.

L'apport total à recouvrer est sans intérêt jusqu'au 1er avril 1989, et, par la suite, porte intérêt à un taux d'environ 13,9 %.

Le capital et l'intérêt sur la somme de 48 300 000 $ au titre de l'apport sont remboursables sur une période de 20 ans, à compter du 1er avril 1989 sous réserve des produits reçus d'une surtaxe directe sur le volume de charbon de 0,44 $ par tonne, et en versements d'un montant minimal annuel de 2 900 000 $, mais ne devant pas dépasser 5 300 000 $.

4 Engagements

a) Au 31 décembre 1988, les engagements ayant trait à la construction d'un poste de mouillage au terminal Fairview s'élèvent à environ 30 772 000 $.

b) Aux termes d'un contrat de location-exploitation à long terme expirant le 1er mai 1991, la Société loue un bâtiment dont le loyer annuel est de 81 264 $. Les loyers globaux à payer jusqu'à la fin du bail s'élèvent à 189 616 $.

5 Opérations entre apparentés

a) Au cours de l'exercice, la Société a reçu des produits de 1 274 593 $ (1 112 764 $ en 1987), de Ridley Terminals Inc., société dans laquelle la Société canadienne des ports a un investissement important. Au 31 décembre 1988, Ridley Terminals Inc. devait à la Société 124 961 $ (100 290 $ en 1987).

b) Au cours de l'exercice, la Société a versé la somme de 485 279 $ (434 784 $ en 1987) à la Société canadienne des ports au titre de sa quote-part des charges du siège social de cette société.

6 Règlement d'un litige

En 1987, la Société a réglé une poursuite pour 350 000 $ ayant trait à un différend sur la préparation du remblai pour rails de l'île Ridley. Étant donné que la poursuite est survenue au cours d'un exercice antérieur, elle avait été comptabilisée comme un redressement affecté à un exercice antérieur. Compte tenu de la participation importante de la direction en vue d'en arriver à ce règlement, il a été estimé plus opportun d'imputer une charge au bénéfice de 1987 plutôt que de comptabiliser cet élément comme un redressement affecté à un exercice antérieur. Ce changement n'a aucune incidence sur les comptes de 1988, mais il se traduit par une réduction du bénéfice net de 1987, et du déficit au 1er janvier 1987 (tel qu'il a été redressé) de 350 000 $.

MEMBRES DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Allan T. Sheppard*
Président
Propriétaire et directeur
Port Edward Marine Services
Prince Rupert (C.-B.)

Dolores D. MacIntosh*
Vice-présidente
Directrice, Biens immobiliers
Prince Rupert (C.-B.)

John T. Payne*/**
Directeur général
Universal Stores Inc.
Prince Rupert (C.-B.)

John D. McNish**
Directeur
Credit Bureau of Prince Rupert
Prince Rupert (C.-B.)

William B. Hick
Médecin à la retraite
Prince Rupert (C.-B.)

Donald Seidel
Directeur
Prince Rupert Motors Ltd.
Prince Rupert (C.-B.)

Ronald A. Ciccone
Agent
Mutual Life of Canada
Prince Rupert (C.-B.)

* Membre du comité de direction
** Membre du comité de vérification

DIRIGEANTS DE LA SOCIÉTÉ

Allan T. Sheppard
Président du Conseil

Robert W. Tytaneck
Directeur général

Don H. Krusel
Directeur, Finances et Administration

Joseph A. Stranan
Directeur, Marketing et Planification

Terrence R. Andrew
Directeur, Services techniques

Manutention de 18,2 millions de tonnes de marchandises.

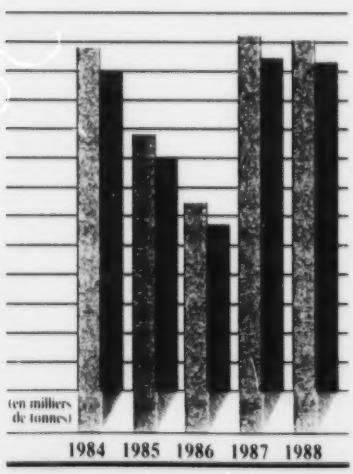
Investissement de 12 millions $ pour l'aménagement d'un nouveau terminal à conteneurs.

Investissement de 10 millions $ pour accroître la vitesse de manutention et la productivité au terminal de vracs à Beauport.

Aménagement d'un nouveau terminal de phosphore.

Augmentation du tirant d'eau maximum à 15,5 mètres.

Publication d'une étude évaluant à 2,2 millions $ l'impact économique dans la région de l'escale de navires de croisière.



MESSAGE DU PRÉSIDENT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION ET DU PRÉSIDENT, DIRECTEUR GÉNÉRAL

La Société du port de Québec est fière de présenter le bilan de 1988, année marquée par un véritable virage corporatif et commercial visant l'accroissement de la productivité, l'introduction de nouveaux trafics et la diversification des sources de revenus.

Une progression dans la manutention des produits pétroliers, des minerais et des marchandises générales a permis au port de Québec d'enregistrer un volume total de 18,2 millions de tonnes de cargaison, près du record de 18,3 millions de tonnes établi en 1987, et cela malgré la baisse du transport des céréales sur la Voie maritime du Saint-Laurent.

Principal centre de transbordement desservant les Grands Lacs, Québec s'est de nouveau démarqué des autres ports dans la manutention du minerai de fer destiné aux aciéries américaines. Le niveau d'activité pour l'ensemble des minerais s'est situé à 3,6 millions de tonnes, une augmentation de 13% par rapport à 1987. Le port de Québec est très compétitif sur ce marché en croissance, grâce à son eau profonde, sa localisation géographique et son intermodalité.

Ces mêmes avantages ont contribué à l'essor du port de Québec comme centre de distribution des hydrocarbures. Profitant d'une profondeur d'eau à quai de plus de 16 mètres, Ultramar Canada accueille des navires de 150 000 tonnes de port en lourd pour l'approvisionnement de sa raffinerie en pétrole brut. On a manutentionné 8,7 millions de tonnes de produits pétroliers en 1988, principalement chez Ultramar, à comparer à 7,8 millions de tonnes en 1987.

Toujours au chapitre des vracs liquides, Intertank Inc. a construit de nouvelles installations pour la manutention du phosphore, dont un réservoir d'une capacité d'entreposage de 7 000 tonnes.

Le port de Québec a également connu une excellente année au niveau des marchandises générales. La manutention du papier journal est passée de 107 000 tonnes en 1987 à 152 000 tonnes en 1988. La croissance des exportations du granite a été telle que deux nouvelles lignes maritimes ont choisi Québec comme port de base pour un service régulier sur l'Italie. Ce produit est de plus en plus recherché comme matériel de revêtement dans la construction d'édifices à bureaux. On a manutentionné quelque 69 000 tonnes de granite en 1988, par rapport à seulement 11 000 tonnes l'année précédente.

Faits saillants de l'exercice financier
Un bref survol des résultats financiers pour l'exercice de 1988 démontre des revenus de 13,5 millions $ et un bénéfice net de 1,3 million $.

Des projets d'envergure
C'est avec confiance et la volonté de développer le port de Québec à son plein potentiel que la Société a lancé deux projets d'investissement audacieux en 1988. La modernisation, au coût de 10 millions $, du terminal de vracs solides à Beauport portera de 3 à 6 millions de tonnes sa capacité de manutention annuelle totale dès 1990, confirmant ainsi le rôle du port de Québec comme principal centre de transbordement sur le Saint-Laurent. Les nouveaux équipements, dont un système de convoyeurs de plus de 1 000 mètres de longueur, permettront de transférer une cargaison directement de navire à navire, en plus d'offrir une très grande flexibilité pour la réception et l'expédition simultanée de produits tels que le minerai de fer, le charbon et le cuivre.

Un investissement de 12 millions $ marquera le retour des conteneurs au port de Québec. Au lancement des activités en 1990, un nouveau terminal desservira le marché régional, et particulièrement l'usine de verre plat de Glaverbec, actuellement en construction en banlieue de Québec. Avec sa profondeur d'eau, ce terminal pourra desservir les plus grands navires porte-conteneurs sur le marché mondial.

À ces deux projets d'envergure s'est ajouté un vaste programme d'entretien préventif pour la protection et l'amélioration des actifs de la Société.

Une meilleure intégration dans la communauté régionale.

Afin de maximiser les retombées économiques et sociales de l'activité maritime, le port de Québec a posé de nombreux gestes pour assurer sa pleine intégration dans la communauté régionale. La mise en valeur, à des fins récréatives, de terrains ne convenant pas au développement portuaire et une importante campagne d'information publique ont traduit cette philosophie de gestion.

La Société du port de Québec entend poursuivre la stratégie de développement lancée en 1988, privilégiant la productivité, la diversification et le marketing.

Malgré les années difficiles que traverse le commerce des céréales, les perspectives pour l'ensemble des trafics demeurent encourageantes. L'évolution du transport maritime vers l'utilisation de navires de fort tonnage, alliée à des équipements modernes et efficaces pour la manutention des vracs et des conteneurs, donnera au port de Québec d'importants avantages techniques au cours

Guy Boulanger, f.c.a. **Ross Gaudreault**

des prochaines années. De concert avec ses partenaires du milieu, l'administration portuaire continuera de déployer tous les efforts possibles pour faire de Québec un chef de file dans le monde du transport maritime.

Le président du conseil d'administration,

Guy Boulanger, f.c.a.

Le président, directeur général,

Ross Gaudreault

RAPPORT DES VÉRIFICATEURS

À l'honorable Benoît Bouchard, C.P., député
Ministre des Transports

Nous avons vérifié le bilan de la Société du port de Québec au 31 décembre 1988 ainsi que les états des résultats, du capital d'apport, du surplus et de l'évolution de la situation financière de l'exercice clos à cette date. Notre vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues, et a comporté par conséquent les sondages et autres procédés que nous avons jugés nécessaires dans les circonstances.

À notre avis, ces états financiers présentent fidèlement la situation financière de la Société au 31 décembre 1988 ainsi que les résultats de ses opérations et l'évolution de sa situation financière pour l'exercice clos à cette date selon les principes comptables généralement reconnus, appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent.

De plus, à notre avis, les opérations de la Société dont nous avons eu connaissance au cours de notre vérification des états financiers ont été effectuées, à tous égards importants, conformément à la partie X de la *Loi sur la gestion des finances publiques* et ses règlements, la *Loi sur la Société canadienne des ports* et les lettres patentes et les règlements de la Société.

Thorne Ernst & Whinney

Comptables agréés

Québec, Québec
Le 10 février 1989

Bilan au 31 décembre 1988

Actif	1988	1987
À court terme		
Encaisse	500 552 $	65 877 $
Placements (note 1)	18 018 706	14 350 583
Débiteurs	2 655 573	3 317 994
Matériaux et fournitures	131 856	75 831
	21 306 687	17 810 285
Placements (note 1)	6 676 546	6 650 201
Biens-fonds et matériel (note 2)	42 337 986	43 466 432
	70 321 219 $	67 926 918 $

Passif et avoir du Canada		
À court terme		
Créditeurs et frais courus	1 955 951 $	2 079 649 $
Subventions tenant lieu de taxes municipales	398 200	344 000
Revenus reportés	795 178	788 842
	3 149 329	3 212 491
À long terme		
Charges sociales courues	810 200	768 478
Avoir du Canada (note 3)		
Capital d'apport	63 182 198	61 759 198
Surplus	3 179 492	2 186 751
	66 361 690	63 945 949
	70 321 219 $	67 926 918 $

Au nom du conseil d'administration:

Le président du conseil,

Guy Boulanger, f.c.a.

Le président, directeur général,

Ross Gaudreault

Résultats

exercice clos le 31 décembre 1988	1988	1987
Produits d'exploitation	11 177 475 $	10 634 983 $
Charges		
Frais d'exploitation et d'administration	9 118 893	7 482 804
Amortissement des biens-fonds et matériel	1 995 468	1 941 183
Subventions tenant lieu de taxes municipales	1 053 686	806 713
	12 168 047	10 230 700
Bénéfice (perte) d'exploitation	(990 572)	404 283
Revenus de placements	2 290 572	1 786 580
Résultat net	1 300 000 $	2 190 863 $

Capital d'apport

exercice clos le 31 décembre 1988	1988	1987
Solde au début de l'exercice	61 759 198 $	107 251 631 $
Contribution du Canada (note 4)	1 423 000	—
Contribution au Canada	—	(21 735 000)
Réduction du déficit (note 3)	—	(23 757 433)
Solde à la clôture de l'exercice	63 182 198 $	61 759 198 $

Surplus

exercice clos le 31 décembre 1988	1988	1987
Surplus (déficit) au début de l'exercice	2 186 751 $	(23 757 433) $
Réduction du déficit (note 3)	—	23 757 433
Résultat net	1 300 000	2 190 863
Dividende au Canada	(307 259)	(4 112)
Surplus à la clôture de l'exercice	3 179 492 $	2 186 751 $

Évolution de la situation financière

exercice clos le 31 décembre 1988	1988	1987
Rentrées (sorties) de fonds liées aux activités suivantes:		
Exploitation		
Résultat net	1 300 000 $	2 190 863 $
Postes n'affectant pas les liquidités		
Amortissement de l'escompte sur les obligations du Canada	(26 345)	(26 345)
Amortissement des biens-fonds et matériel	1 995 468	1 941 183
Perte (gain) sur disposition des biens-fonds et matériel	(53 145)	30 394
Charges sociales courues	41 722	30 978
Évolution des éléments hors caisse du fonds de roulement liés à l'exploitation (note 5)	543 234	(1 717 137)
	3 800 934	2 449 936
Investissement		
Acquisition des biens-fonds et matériel	(874 918)	(509 124)
Produit de la vente de biens-fonds et matériel	58 152	22 605
Autres	2 889	—
	(813 877)	(486 519)
Financement		
Capital d'apport	1 423 000	(45 492 433)
Contribution au Canada	—	21 735 000
Réduction du déficit	—	23 757 433
Dividende au Canada	(307 259)	(4 112)
	1 115 741	(4 112)
Augmentation des liquidités	4 102 798	1 959 305
Liquidités au début de l'exercice	14 416 460	12 457 155
Liquidités à la clôture de l'exercice	18 519 258 $	14 416 460 $
Les liquidités comprennent:		
Encaisse	500 552 $	65 877 $
Placements	18 018 706	14 350 583
	18 519 258 $	14 416 460 $

Notes afférentes aux états financiers
exercice clos le 31 décembre 1988

Généralités
La Société du port de Québec a été constituée en vertu du paragraphe 6.2(1) de la *Loi sur la Société canadienne des ports* en date du 1er juin 1984.

Sommaire des principales conventions comptables

Placements
Les placements sont des titres directs et garantis par le Canada. Ils sont comptabilisés au coût amorti et la prime ou l'escompte est amorti jusqu'à l'échéance.

Biens-fonds et matériel
Les biens-fonds et matériel sont comptabilisés au prix coûtant, sauf ceux qui sont transférés du Canada à la Société et qui sont enregistrés à la valeur d'expertise ou à la juste valeur marchande établie au moment du transfert. Les subventions pour les projets des biens-fonds et matériel reçues du Canada et de tierces parties sont créditées directement au prix coûtant du bien correspondant.

L'amortissement est calculé d'après la méthode linéaire, dès que le bien devient opérationnel, et ce pour l'année entière, en utilisant les taux annuels suivants:

Dragage	2,5 % - 6,7 %
Installations d'amarrage	2,5 % - 10 %
Bâtiments	2,5 % - 10 %
Services publics	3,3 % - 10 %
Routes et surfaces	2,5 % - 10 %
Machinerie et matériel	5 % - 20 %
Mobilier et matériel de bureau	20 %

Coûts du régime de retraite
Le régime de pension de retraite de la Fonction publique, administré par le Canada, couvre tous les employés permanents de la Société. Ces employés et la Société doivent contribuer à ce régime. Les contributions annuelles représentent la responsabilité de la Société en cette matière et sont imputées aux frais d'exploitation de l'exercice courant.

Assurances
La Société du port de Québec assume toute responsabilité quant aux demandes d'indemnisation des accidentés du travail. Les frais qui peuvent découler de cette responsabilité sont imputés dans l'exercice au cours duquel ils peuvent être raisonnablement estimés.

Subventions tenant lieu de taxes municipales
Les frais de subventions tenant lieu de taxes municipales sont établis selon les évaluations municipales estimatives, modifiées conformément à la *Loi sur les subventions aux municipalités*. Les subventions ne sont versées qu'après vérification par la Division des subventions aux municipalités du ministère des Travaux publics. Toute régularisation subséquente est enregistrée dans les comptes de l'exercice au cours duquel le montant final est remis.

Charges sociales
La Société comptabilise annuellement une provision pour les éléments de passif qui découlent des indemnités de cessation d'emploi, de vacances et de congés compensatoires pour temps supplémentaire; ces indemnités sont payables aux employés dans les années subséquentes en vertu des conventions collectives de travail ou selon la politique de la Société.

1 Placements
Les placements, lesquels sont des titres directs et garantis par le Canada, s'élèvent à:

	1988		1987	
	Prix coûtant	Valeur marchande	Prix coûtant	Valeur marchande
À court terme	18 018 706 $	17 947 547 $	14 350 583 $	14 360 850 $
À long terme	6 676 546 $	7 208 678 $	6 650 201 $	7 225 330 $

2 Biens-fonds et matériel

	1988			1987
	Prix coûtant	Amortissement cumulé	Montant net	Montant net
Terrains	11 098 253 $	— $	11 098 253 $	11 043 597 $
Dragage	4 561 341	3 951 308	610 033	638 094
Installations d'amarrage	22 636 930	16 677 704	5 959 226	6 364 123
Bâtiments	33 469 919	14 309 763	19 160 156	19 945 183
Services publics	3 674 038	2 136 097	1 537 941	1 481 989
Routes et surfaces	5 930 727	3 560 897	2 369 830	2 672 073
Machinerie et matériel	527 604	388 377	139 227	125 700
Mobilier et matériel de bureau	620 747	389 211	231 536	221 716
Projets en cours de construction	1 231 784	—	1 231 784	973 957
	83 751 343 $	41 413 357 $	42 337 986 $	43 466 432 $

3 Avoir du Canada

En 1987, le ministre des Transports a approuvé une réduction du déficit au 1er janvier 1987, au montant de 23 757 433 $ par une réduction équivalente au capital d'apport.

4 Contribution du Canada

Suite à une résolution du Conseil du Trésor, le ministère des Travaux publics a transféré sans frais, le 1er janvier 1988, à la Société du port de Québec, l'administration, la gestion, la régie ainsi que la propriété d'une partie des actifs administrés par la Société Immobilière du Canada (Vieux Port de Québec) inc. Le ministère des Travaux publics du Canada a versé à la Société un montant de 1 423 000 $ pour aider à absorber les déficits d'exploitation prévus de ces actifs au cours des cinq prochaines années. Cette somme a été comptabilisée au capital d'apport.

5 Évolution des éléments hors caisse du fonds de roulement liés à l'exploitation

	1988	1987
Débiteurs	662 421 $	(1 557 064) $
Matériaux et fournitures	(56 025)	(7 050)
Créditeurs et frais courus	(123 698)	28 808
Subventions tenant lieu de taxes municipales	54 200	(310 808)
Revenus reportés	6 336	128 977
	543 234 $	(1 717 137) $

6 Opérations entre apparentés

Dans le cadre de ses opérations, la Société du port de Québec effectue des opérations avec des apparentés, soit les ministères, organismes et sociétés d'État constitués par le gouvernement du Canada.

La Société perçoit principalement auprès des apparentés des revenus de location qui totalisent 1,1 million $ (1,2 million $ en 1987). Les dépenses faites auprès des apparentés consistent surtout en frais d'administration et se chiffrent à 728 000 $.

7 Éventualités

Des réclamations totalisant environ 1 500 000 $ ont été reçues par la Société à l'égard de procès, de garanties, de conventions collectives, de dommages supposément subis sur les propriétés de la Société et de diverses autres questions en litige. De l'avis de la Société, sa position est défendable et ces réclamations ne devraient pas entraîner de pertes importantes.

De plus, des réclamations estimées à 2 000 000 $ ont été reçues par la Société concernant la propriété de certains terrains. Tout montant à payer, pouvant résulter de ces réclamations sera capitalisé au prix coûtant des terrains.

Aucun de ces montants n'est inscrit aux états financiers.

MEMBRES DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Guy Boulanger, f.c.a.*
Président
Associé
Caron Bélanger
Québec (Québec)

Raymond Stuart McBain*
Vice-président
Président
Ver-Mac Inc.
Sainte-Foy (Québec)

Denise Rancourt-Bélanger*
Avocate
Lévis (Québec)

Yvon Dolbec
Président
Dolbec Y. Logistique Int'l Inc.
Sainte-Foy (Québec)

Claude Gagné
Représentant des ventes
Toshiba du Canada Ltée
Vanier (Québec)

Roméo Savard
Contremaître
Association internationale des débardeurs
Québec (Québec)

(* membres du Comité exécutif)

DIRIGEANTS DE LA SOCIÉTÉ

Guy Boulanger, f.c.a.
Président du conseil

Ross Gaudreault
Président, directeur général

Louis-Philippe Cormier
Directeur, Administration

Mario Bernard
Directeur, Finances

Yvon Bureau
Directeur, Exploitation

Marc Dulude
Directeur, Marketing

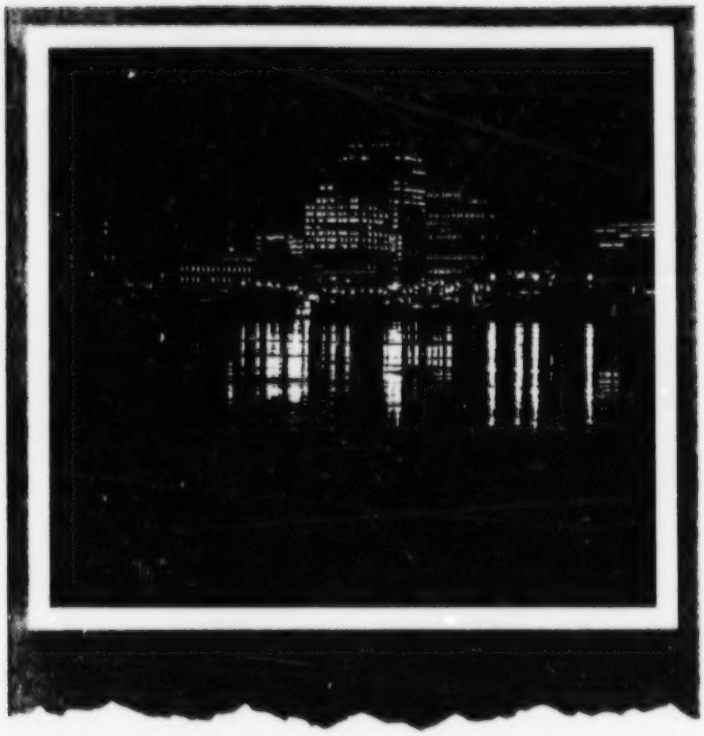
Raymond Leclerc
Directeur, Ingénierie et Entretien

André Boulet
Directeur, Police et Sécurité

Dave Johanson
Directeur, Promotion

Yvon Lambert
Directeur, Ressources humaines

Gary Q. Ouellet, c.r.
Secrétaire de la Société



Augmentation du trafic portuaire total, qui atteint 14,9 millions de tonnes.

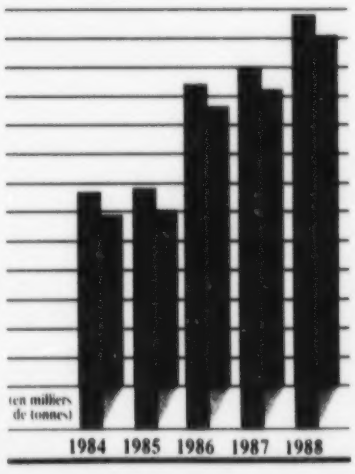
Progression de 25 % des expéditions de potasse, avec 1,6 million de tonnes.

Croissance de 17 % du trafic des produits forestiers, qui s'établit à 812 000 tonnes.

Trois nouvelles compagnies maritimes font une escale régulière à Saint John.

Bénéfice net pour la première année depuis 1984.

Création d'un conseil portuaire pour coordonner les activités de commercialisation du port.



MESSAGE DU PRÉSIDENT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION ET DU DIRECTEUR GÉNÉRAL

La Société du port de Saint John a sensiblement amélioré son rendement en 1988. Grâce à une exploitation efficace, elle a pu profiter de la croissance du trafic pour obtenir des résultats financiers encourageants. Le port se trouve désormais en meilleure position pour soutenir la concurrence farouche du marché international.

Croissance du trafic
Le volume des marchandises transbordées au port a augmenté de 14 %, pour atteindre 14,9 millions de tonnes. Cette augmentation est attribuable à plusieurs secteurs importants. Ainsi, les expéditions de potasse ont augmenté de 25 %, s'établissant à 1,6 million de tonnes, tandis que les produits forestiers, principalement en raison du volume massif des cargaisons de pâte et papier, étaient en hausse de 17 %, passant à 812 000 tonnes. Le trafic pétrolier, qui a crû de 14 %, a atteint 11,4 millions de tonnes. Le volume des marchandises solides en vrac, comme les grains, le sucre et le sel, s'est maintenu comme par le passé. Le trafic de conteneurs a accusé une baisse, mais il est permis d'entrevoir de nouvelles possibilités de trafic depuis que trois nouvelles compagnies de navigation ont décidé de faire régulièrement escale au port.

En 1988, la Société a conclu une entente à long terme avec Forest Products Terminal Ltd. pour l'exploitation du terminal de produits forestiers de Navy Island. Par ailleurs, l'élévateur à grain du port a changé de mains et est maintenant exploité par Cargill Limited. Voilà des relations d'affaires qui améliorent les perspectives de croissance du trafic.

Faits saillants de la situation financière
Grâce à un trafic appréciable et à un contrôle efficace des dépenses d'exploitation, la Société a pour la première fois en quatre ans enregistré un bénéfice. Les produits d'exploitation sont passés à 11,6 millions $ tandis que les dépenses d'exploitation ont été maintenues au même niveau que l'année précédente. Le bénéfice d'exploitation avant les postes extraordinaires a atteint 2,4 millions $ et le bénéfice net, 2,1 millions. En obtenant ces résultats notables, la Société a pu accroître de 39 % sa trésorerie et a atteint son objectif, qui était d'améliorer son rendement financier et de réaliser un bénéfice net.

Programme de commercialisation
La Société s'est dotée d'un dynamique programme de marketing. Elle a ainsi engagé en 1988 un directeur du développement commercial et un directeur du marketing, en plus d'envoyer des missions commerciales au Royaume-Uni, en Europe du Nord, en Scandinavie, dans plusieurs pays d'Amérique du Sud et au Groenland. Par ailleurs, le programme de marketing du port a pris de l'expansion en Amérique du Nord, et des études de marché sur des secteurs de trafic choisis ont permis de cerner de nouveaux débouchés possibles.

La Société poursuit son étroite collaboration avec le gouvernement provincial en ce qui concerne le développement commercial. Le conseil d'administration a tenu une réunion à Fredericton, la capitale de la province, et a rencontré des ministres du cabinet provincial, des sous-ministres et des députés pour leur décrire l'orientation de la Société et leur faire part de ses progrès.

Le Conseil du port de Saint John a été créé en 1988 pour coordonner les activités de commercialisation du port et stimuler le trafic de marchandises qui y transite. Le Conseil se compose des représentants des principales organisations et entreprises de la communauté portuaire, notamment des chemins de fer, des syndicats, des compagnies de navigation, des exploitants de terminaux et des armeurs, des courtiers maritimes et de la Société. Le Conseil est appelé à devenir un forum de plus en plus important où seront étudiées les questions touchant à l'exploitation du port et les possibilités de développement du transport des marchandises.

Hommages
Le port doit ses progrès aux efforts collectifs et au soutien de nombreuses organisations. Nous exprimons donc notre gratitude au personnel de la Société pour son travail assidu et son dévouement au cours de l'année. Par ailleurs, les entreprises dont les activités sont associées de près ou de loin à celles du port, ainsi que nos nombreux clients et les syndicats ont tous joué un rôle important dans les succès que nous avons enregistrés en 1988. L'appui renouvelé du gouvernement fédéral, de la province du Nouveau-Brunswick, du maire et du Conseil de la ville de Saint John ainsi que de la Commission de développement portuaire nous ont été d'un précieux secours.

Les perspectives d'avenir
Nous avons bon espoir que la Société saura attirer un trafic croissant et continuer d'améliorer son rendement financier au cours de la prochaine année. Par un dynamique programme de marketing axé sur le secteur des conteneurs ainsi que sur les marchandises mixtes, elle entend renforcer la base de marchandises du port. La Société ne relâchera pas non plus ses efforts pour exercer une gestion rigoureuse afin de s'acquitter de ses obligations financières et de maintenir sa rentabilité. Elle sera ainsi de plus en plus en mesure d'améliorer ses installations de façon à mieux servir les intérêts commerciaux du Canada.

Kenneth R. Krauter **Harry P. Gaunce**

Le président du conseil d'administration,

Harry P. Gaunce

Le directeur général,

K. R. Krauter

Kenneth R. Krauter

RAPPORT DES VÉRIFICATEURS

À l'honorable Benoît Bouchard, C.P., député
Ministre des Transports

Nous avons vérifié le bilan de la Société du port de Saint John au 31 décembre 1988 ainsi que l'état des résultats, l'état des bénéfices non répartis, l'état du capital d'apport et l'état des mouvements de trésorerie pour l'exercice terminé à cette date. Notre vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues, et a comporté par conséquent les sondages et autres procédés que nous avons jugés nécessaires dans les circonstances.

À notre avis, ces états financiers présentent fidèlement la situation financière de la Société au 31 décembre 1988 ainsi que les résultats de son exploitation et l'évolution de sa situation financière pour l'exercice terminé à cette date selon les principes comptables généralement reconnus, appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent.

De plus, à notre avis, les opérations de la Société dont nous avons eu connaissance au cours de notre vérification des états financiers ont été effectuées, à tous égards importants, conformément à la Partie X de la *Loi sur l'administration financière* et ses règlements, à la *Loi sur la Société canadienne des ports* et aux règlements de la Société.

Comptables agréés
Saint John, Canada
Le 3 février 1989

Bilan au 31 décembre 1988 (en milliers de dollars)

Actif	1988	1987
À court terme:		
Encaisse	620 $	260 $
Placements (note 3)	8 427	6 253
Débiteurs	1 512	1 208
Matières et fournitures	46	93
	10 605	7 814
Placements à long terme (note 3)	956	952
Immobilisations (note 4)	79 960	82 734
	91 521 $	91 500 $

Passif et avoir du gouvernement du Canada		
Passif à court terme:		
Créditeurs et frais courus	890 $	3 044 $
Revenus reportés	279	273
Compensation de taxes municipales	103	
	1 272	3 317
Charges sociales courues	398	425
Financement assuré par une province (note 5)	19 696	19 696
Emprunts du gouvernement du Canada (note 6)	20 052	20 052
	41 418	43 490
Avoir du gouvernement du Canada:		
Capital d'apport (note 7)	49 372	49 372
Bénéfices non répartis (déficit)	731	(1 362)
	50 103	48 010
	91 521 $	91 500 $

(Voir les notes afférentes)

Au nom du conseil d'administration:

Le président du conseil,

Harry P. Gaunce

Le directeur général,

K. R. Krauter
Kenneth R. Krauter

État des résultats (en milliers de dollars)

exercice terminé le 31 décembre 1988	1988	1987
Revenus:		
Services portuaires	4 459 $	4 056 $
Locations (note 8)	5 616	4 107
Services d'expédition et autres	1 567	1 181
	11 642	9 344
Dépenses:		
Salaires et charges sociales	2 867	3 834
Achats de services	903	593
Énergie et services publics	254	345
Frais d'exploitation et d'administration	1 829	1 738
Compensation de taxes municipales	727	54
Amortissement	2 700	2 659
Gain à l'aliénation d'immobilisations	(16)	(6)
	9 264	9 217
Bénéfice d'exploitation avant les postes ci-dessous	2 378	127
Poste de nature inhabituelle:		
Gain à l'aliénation de terrains	1 218	222
Bénéfice d'exploitation	3 596	349
Revenus de placements	860	702
Intérêts débiteurs	(2 363)	(2 413)
	(1 503)	(1 711)
Bénéfice net (perte nette) de l'exercice	2 093 $	(1 362) $

État du capital d'apport (en milliers de dollars)

exercice terminé le 31 décembre 1988	1988	1987
Solde au début de l'exercice	49 372 $	79 209 $
Plus: Remise de prêts ne portant pas intérêt (note 7)		47 791
	49 372	127 000
Moins: Contribution au gouvernement du Canada (note 7)	—	1 033
Réduction du déficit (note 7)	—	76 595
Solde à la fin de l'exercice	49 372 $	49 372 $

État des bénéfices non répartis (en milliers de dollars)

exercice terminé le 31 décembre 1988	1988	1987
Solde au début de l'exercice, comme déjà établi	(1 362) $	76 595 $
Réduction du déficit (note 7)		76 595
Solde, comme redressé	(1 362)	—
Bénéfice net (perte nette) de l'exercice	2 093	(1 362)
Solde à la fin de l'exercice	731 $	(1 362) $

(Voir les notes afférentes)

État des mouvements de trésorerie (en milliers de dollars)

exercice terminé le 31 décembre 1988	1988	1987
Liquidités provenant de (utilisées pour):		
Exploitation:		
Bénéfice net (perte nette) de l'exercice	2 093 $	(1 362) $
Plus (moins) éléments n'exigeant pas de sortie de fonds:		
Amortissement	2 700	2 659
Gain à l'aliénation d'immobilisations	(1 234)	(228)
Autres	9	(48)
	3 568	1 021
Variation nette des soldes hors caisse du fonds de roulement liés à l'exploitation (note 9)	(2 300)	1 882
Liquidités provenant de l'exploitation	1 268	2 903
Financement:		
Remboursement d'emprunts du gouvernement du Canada	—	(512)
Investissement:		
Acquisitions d'immobilisations	(785)	(1 039)
Produit de l'aliénation d'immobilisations	1 252	228
Recouvrement relatif au projet du port de Musquash	799	—
	1 266	(811)
Augmentation de l'encaisse et des placements à court terme au cours de l'exercice	2 534	1 580
Encaisse et placements à court terme au début de l'exercice	6 513	4 933
Encaisse et placements à court terme à la fin de l'exercice	9 047 $	6 513 $

(Voir les notes afférentes)

Notes afférentes aux états financiers
31 décembre 1988

1 Loi sur la Société canadienne des ports et constitution

Conformément à la *Loi sur la Société canadienne des ports*, une requête visant la création d'une société de port locale à Saint John a été approuvée et la Société du port de Saint John a été établie à la fermeture des bureaux le 31 décembre 1986 et a commencé ses activités le 1er janvier 1987.

Conformément à la *Loi sur la Société canadienne des ports*, l'actif, le passif et l'avoir, figurant à la valeur comptable dans les livres de la Société canadienne des ports — port de Saint John, ont été transférés à la Société du port de Saint John.

2 Principales conventions comptables

a) Placements

Les placements figurent à leur coût non amorti, tandis que les primes ou les escomptes par rapport à la valeur nominale sont amorties jusqu'à l'échéance.

b) Immobilisations

Les immobilisations sont comptabilisées au coût, à l'exception de celles transférées de la Société canadienne des ports à la Société, qui sont comptabilisées à la valeur d'expertise ou à la juste valeur marchande établie au moment du transfert. Les subventions à l'égard des projets d'investissement reçues du gouvernement du Canada et de tiers sont déduites du coût des immobilisations connexes. L'amortissement est calculé d'après la méthode linéaire pour tout l'exercice, à compter de l'exercice où l'élément d'actif est mis en service, selon les taux suivants:

Élément d'actif	Taux d'amortissement (%)
Dragage	2,5 - 6,7
Structures d'amarrage	2,5 - 10,0
Bâtiments	2,5 - 10,0
Services publics	3,3 - 10,0
Voies et surfaces	2,5 - 10,0
Matériel et outillage	5,0 - 100,0
Mobilier et matériel de bureau	20,0

c) Coûts découlant du régime de retraite
Tous les employés permanents de la Société participent au Régime de pension de retraite de la Fonction publique administré par le gouvernement du Canada. Ces employés et la Société cotisent au régime. Les cotisations annuelles représentent la responsabilité de la Société à l'égard des prestations de retraite et sont imputées aux résultats de l'exercice.

d) Assurance
La Société assume la plus grande partie des risques divers et incendie, ainsi que les indemnisations contre les accidents du travail. Les coûts liés à ces risques sont comptabilisés dans l'exercice au cours duquel ils peuvent être raisonnablement estimés.

e) Compensation de taxes municipales
Les frais liés à la compensation de taxes municipales sont établis d'après les évaluations municipales estimatives redressées conformément à la *Loi sur les subventions aux municipalités*. Les subventions sont versées seulement lorsque les sommes ont été vérifiées par la Direction des subventions aux municipalités de Travaux publics Canada. Les redressements sont comptabilisés dans l'exercice où a lieu le règlement.

f) Charges sociales
Chaque année, la Société inscrit dans ses comptes les sommes estimatives correspondant à ses obligations à l'égard des indemnités de départ et des congés annuels payables à ses employés au cours des années ultérieures en vertu des conventions collectives ou conformément à ses directives.

3 Placements

Les placements, constitués de titres garantis et directs du gouvernement du Canada, sont les suivants:

(en milliers de dollars)

	1988		1987	
	Coût non amorti	**Valeur nominale**	Coût non amorti	Valeur nominale
Bons du Trésor	**8 427 $**	**8 780 $**	6 253 $	6 479 $
Obligations	**956 $**	**1 000 $**	952 $	1 000 $

3 Immobilisations

Les immobilisations se composent de ce qui suit: (en milliers de dollars)

	1988			1987
	Coût	Amortissement cumulé	Valeur comptable nette	Valeur comptable nette
Terrains	30 363 $		30 363 $	30 063 $
Dragage	1 967	1 479 $	488	507
Structures d'amarrage	63 645	27 700	35 945	37 319
Bâtiments	15 566	8 047	7 519	7 941
Services publics	7 651	3 401	4 250	4 574
Voies et surfaces	4 779	4 097	682	936
Matériel et outillage	1 872	1 628	244	281
Mobilier et matériel de bureau	1 071	617	454	260
Travaux de construction	15		15	853
	126 929 $	46 969 $	79 960 $	82 734 $

5 Financement assuré par une province

Une avance de 25 000 000 $ a été obtenue de la province du Nouveau-Brunswick afin de financer partiellement la construction du terminal Rodney à Saint John. La Province recevra des paiements annuels en capital équivalents à environ 47 % du bénéfice net d'exploitation du terminal jusqu'au remboursement de l'avance ne portant pas intérêt. Le coût des importantes réparations a été inclus dans le calcul du bénéfice net d'exploitation du terminal, et la tranche exigible au 31 décembre 1988 a été calculée en conséquence. La Province conteste actuellement ce traitement comptable. Si le coût des importantes réparations susmentionnées n'avait pas été déduit du bénéfice net d'exploitation, la tranche exigible à court terme serait d'environ 920 000 $.

6 Emprunts du gouvernement du Canada

(en milliers de dollars)

	1988	1987
Emprunts à terme portant intérêt à des taux de 11 % à 12,43 %, échéant entre le 31 décembre 1998 et 2005	20 052 $	20 052 $

7 Capital d'apport

En 1987, le gouvernement du Canada a renoncé aux emprunts ne portant pas intérêt et totalisant 47 791 000 $ qu'il a accordés à la Société. Ce montant a été crédité au capital d'apport.

Les paiements à même le surplus de liquidités effectués en 1986 au gouvernement du Canada et traités comme contribution au gouvernement du Canada au montant de 1 033 000 $ ont été reclassés et imputés au capital d'apport.

Le ministre des Transports a approuvé une réduction du déficit au 1er janvier 1987 au montant de 76 595 000 $ accompagnée d'une diminution correspondante du capital d'apport.

8 Règlement de location

Au cours de l'exercice, un litige opposant la Société et plusieurs locataires a été réglé. Ce litige durait déjà depuis quelques années et la Société avait établi, selon ses meilleures estimations, une provision annuelle en vue d'un règlement.

En 1988, l'excédent de la provision, soit 398 000 $ par rapport au règlement, a été comptabilisé à titre de revenu. Les revenus de location pour l'exercice 1987 ont été réduits du montant de la provision établie, soit de 970 000 $.

9 Variation nette des soldes hors caisse du fonds de roulement liés à l'exploitation

Ce poste consiste en ce qui suit: (en milliers de dollars)

	1988	1987
Diminution (augmentation) de l'actif à court terme:		
Débiteurs	(304) $	862 $
Matières et fournitures	48	36
	(256)	898
Augmentation (diminution) du passif à court terme:		
Créditeurs et frais courus	(2 153)	1 477
Revenus reportés	6	56
Compensation de taxes municipales	103	(549)
	(2 044)	984
	(2 300) $	1 882 $

10 Opérations entre apparentés

Au cours de l'exercice, la Société a versé 728 000 $ (1987 — 652 000 $) à la Société canadienne des ports au titre de sa part des charges du siège social de la Société.

11 Chiffres correspondants

Les chiffres correspondants ont été reclassés afin qu'ils soient conformes à la présentation des états financiers adoptée en 1988.

MEMBRES DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Harry P. Gaunce*
Président
Président
Armstrong & Bruce Insurance Limited
Saint John (N.-B.)

Henry Meinhardt*
Vice-président
Président
Fundy Ventilation Limited
Saint John (N.-B.)

Fernand H. Lanteigne
Propriétaire/Directeur général
Les Chantiers Nord-Est Ltée et
Société du câble de la Péninsule
Caraquet (N.-B.)

Edgar R. Cohen
Propriétaire
Hoffman's Limited
Saint John (N.-B.)

David R. MacPherson
Président et directeur commercial
FIOE, Local 502
Saint John (N.-B.)

Joseph V. Streeter *
Courtier en valeurs mobilières
RBC Dominion Securities Inc.
Saint John (N.-B.)

Shirley A. McAlary
Agent
Air Canada
Saint John (N.-B.)

*Membres du comité de direction

DIRIGEANTS DE LA SOCIÉTÉ

Harry P. Gaunce
Président du conseil

Henry Meinhardt
Vice-président du conseil

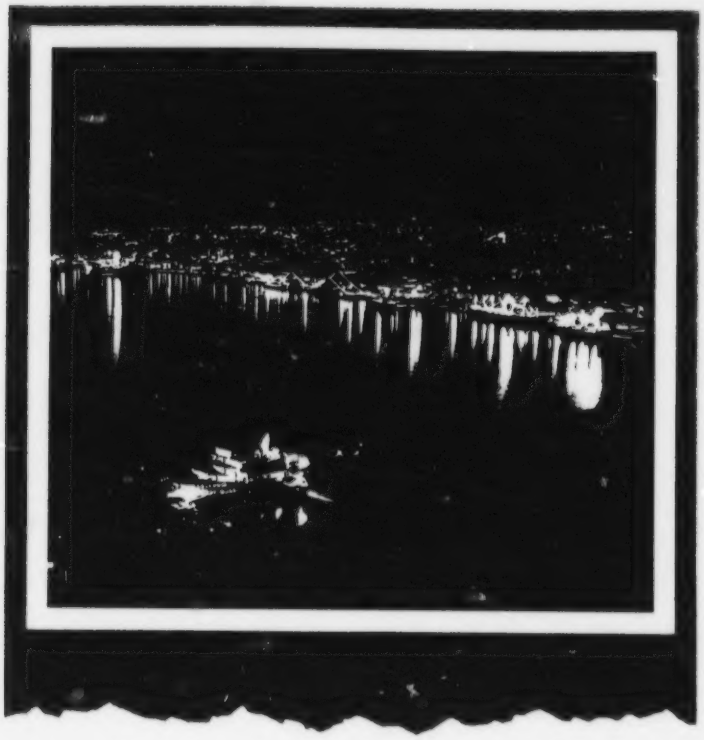
Kenneth R. Krauter
Directeur général

Peter D. Clark
Directeur, Marketing

R. Adam McBride
Directeur, Finances et Administration

Capitaine Cy E. Pringle
Directeur, Ingénierie et exploitation

Ardith L. Bartlett
Secrétaire de la Société



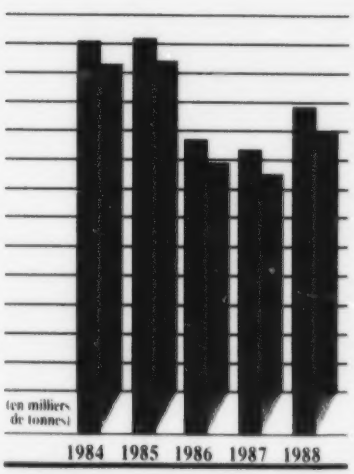
Volume total brut d'environ 3,1 millions de tonnes, transporté par 1 064 navires qui ont fait escale au port en 1988.

Volume de marchandises manutentionnées de 498 488 tonnes, soit une augmentation de 6,1 % par rapport à 1987.

Augmentation de 8 % des marchandises conteneurisées par rapport à 1987, avec 333 769 tonnes, soit un total de 73 648 unités EVP.

Augmentation de 169 000 $ des produits d'exploitation par rapport à 1987.

Augmentation des revenus d'exploitation, qui ont atteint 2,7 millions $, contre 2,4 millions en 1987.



MESSAGE DU PRÉSIDENT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION ET DU DIRECTEUR GÉNÉRAL

La Société affiche pour 1988 des résultats meilleurs que prévu. Outre une modeste augmentation de 3,6 % du nombre de navires qu'il a accueillis, le port a enregistré un accroissement appréciable — 16 % dans l'ensemble — du trafic de conteneurs, accompagné d'une augmentation de tonnage de 8 %. Le volume total transbordé au port en 1988 s'est accru de 9 %.

Faits saillants de la situation financière
Les produits d'exploitation ont augmenté de 169 000 $ par rapport à 1987, pour s'établir à 199 000 $. Qui plus est, alors que son budget prévoyait une perte de 135 000 $, la Société a réussi à finir l'année avec un bénéfice net de 61 000 $. Les revenus d'exploitation se sont chiffrés à 2,7 millions $, contre 2,4 millions en 1987.

Les dépenses d'immobilisations, qui ont atteint un million de dollars, ont été inférieures aux prévisions notamment en raison du retard dans l'achèvement de la phase finale du réaménagement du terminal à conteneurs. Cette dernière phase d'un projet évalué à 9,6 millions $ comprend l'installation d'une défense, au coût de 1,1 million $, qui devrait, d'après les nouvelles prévisions, être achevée au début de 1989. Une fois ces travaux effectués, la Société sera dotée d'installations ultra-modernes capables de traiter aussi bien les marchandises générales que le transroulage et les conteneurs.

En 1988, la Société a contracté les emprunts nécessaires au financement de ce projet de réaménagement.

Expansion du terminal
Par suite de la mise hors service du réseau ferroviaire de la province en septembre 1988, le trafic d'arrivée au port a augmenté. Cette tendance devrait se maintenir et constituera un important facteur de croissance. Les deux compagnies de navigation qui font actuellement escale à St. John's — Atlantic Searoute Limited, à partir de Halifax, et Atlantic Container Express, à partir de Montréal — prévoient y augmenter le nombre de leurs escales régulières au point qu'elles en auront cinq par semaine d'ici la fin de 1990.

L'exploitant du terminal lui ayant demandé que soit agrandie l'aire d'entreposage, la Société s'efforce d'acquérir des terrains vacants attenants au terminal à conteneurs. Les négociations sont en cours et les autorités du port ont bon espoir qu'elles aboutiront à une entente au début de 1989.

Les objectifs de 1988
La vérification spéciale de la Société, réalisée conformément à la *Loi sur l'administration financière*, a eu lieu en 1988. Le vérificateur a conclu qu'il n'existait aucune faille importante dans le système et les pratiques de gestion de la Société. Les autres aspects de l'exploitation du port qui ont été abordés dans la vérification seront pris en compte dans la planification future de la Société.

L'étude de marché, qui était prévue dans le plan d'entreprise pour 1988, a été réalisée. Elle avait pour objectif d'élargir les débouchés actuels du port et de s'assurer que les procédures d'exploitation en vigueur permettaient de cerner facilement les problèmes et les préoccupations des usagers du port.

Les auteurs de l'étude en sont arrivés à la conclusion que le port ne pouvait rien faire face au ralentissement de la prospection pétrolière en mer et des activités des flottes de pêche étrangères. La Société devrait donc s'efforcer de continuer à assurer un service satisfaisant à ses usagers actuels.

Perspectives d'avenir
La mise hors service du réseau ferroviaire de la province et l'entente sur l'exploitation des champs pétrolifères d'Hibernia sont deux événements qui pourraient avoir une influence déterminante sur les perspectives d'avenir du port de St. John's.

S'il est vrai que l'exploitation pétrolière ne devrait pas influer sensiblement sur les résultats de la Société pour 1989, nous prévoyons par contre que le tonnage de marchandises transbordées au terminal à conteneurs ira en augmentant. Les compagnies de navigation se montrent très optimistes et prévoient une croissance importante de 1989 à 1991. En prévision de cette progression, nous avons élaboré des plans pour agrandir une fois de plus le terminal et nous avons clairement exprimé notre intérêt pour les terrains voisins du terminal à conteneurs, qui appartiennent à la société de chemin de fer.

Les travaux de construction nécessaires pour l'exploitation pétrolière ne devraient pas avoir d'incidence sur les activités du port. Notre objectif est plutôt d'attirer les navires d'approvisionnement qui desserviront les installations en mer. C'est là un facteur que nous intégrerons à nos futurs projets d'agrandissement.

Fred Milley **David J. Fox**

Le conseil se réjouit que la Société termine l'année avec un bénéfice net et non la perte qui était prévue. Ce redressement est dû aux patients efforts du directeur général du port et de son personnel. En poursuivant ce travail d'équipe et en entretenant les liens d'étroite coopération qu'il a établis avec ses clients et tous les membres de la communauté portuaire, le port de St. John's se prépare un avenir des plus prometteurs.

Le président du conseil d'administration,

Fred Milley

Le directeur général,

David J. Fox, Ing.

RAPPORT DES VÉRIFICATEURS

À l'honorable Benoît Bouchard, C.P., député
Ministre des Transports

Nous avons vérifié le bilan de la Société du port de St. John's au 31 décembre 1988 ainsi que les états des résultats et surplus et des mouvements de la trésorerie de l'exercice terminé à cette date. Notre vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues et a comporté par conséquent les sondages et autres procédés que nous avons jugés nécessaires dans les circonstances.

À notre avis, ces états financiers présentent fidèlement la situation financière de la Société au 31 décembre 1988 ainsi que les résultats de son exploitation et l'évolution de sa situation financière pour l'exercice terminé à cette date selon les principes comptables généralement reconnus, appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent.

De plus, à notre avis, les opérations de la Société dont nous avons eu connaissance au cours de notre vérification des états financiers ont été effectuées, en tenant compte de tous leurs aspects importants, conformément à la Partie X de la *Loi sur l'administration financière* et ses règlements, à la *Loi sur la Société canadienne des ports* et aux règlements administratifs de la Société.

Deane Raymond

Comptables agréés
St. John's, Terre-Neuve
Le 17 février 1989

Bilan au 31 décembre 1988

Actif	1988	1987
Actif à court terme		
Encaisse	36 008 $	83 548 $
Placements (note 3)	1 920 228	863 594
Débiteurs	361 184	284 223
	2 317 420	1 231 365
Immobilisations (note 4)	14 563 595	14 332 175
	16 881 015 $	15 563 540 $
Passif		
Passif à court terme		
Comptes à payer et frais courus	776 689 $	495 085 $
Subventions tenant lieu de taxes municipales	93 175	35 464
Revenus reportés	278 696	255 783
Versements sur les emprunts du gouvernement du Canada	200 622	124 836
	1 349 182	911 168
Avantages sociaux courus	107 324	87 764
Emprunts du gouvernement du Canada (note 5)	3 132 162	2 332 784
	4 588 668	3 331 716
Avoir		
Capital d'apport	10 131 636	10 131 636
Surplus	2 160 711	2 100 188
	12 292 347	12 231 824
	16 881 015 $	15 563 540 $

Éventualités (note 6)

Au nom du conseil d'administration:

Le président du conseil,

Fred Milley

Le directeur général,

David J. Fox, Ing.

Résultats et surplus

exercice terminé le 31 décembre 1988	1988	1987
Revenus d'exploitation	2 707 306 $	2 433 220 $
Frais d'exploitation et d'administration	1 718 025	1 527 745
Amortissement des immobilisations	747 357	808 049
Subventions tenant lieu de taxes municipales	57 711	52 224
	2 523 093	2 388 018
Bénéfice d'exploitation	184 213	45 202
Revenu de placements	135 778	230 430
Frais d'intérêts	(259 468)	(146 785)
Bénéfice net	60 523	128 897
Surplus au début	2 100 188	2 123 765
	2 160 711	2 252 662
Dividende versé au gouvernement du Canada		152 474
Surplus à la fin	2 160 711 $	2 100 188 $

Mouvements de la trésorerie

exercice terminé le 31 décembre 1988	1988	1987
Encaisse provenant de (utilisée par):		
Activités d'exploitation		
Bénéfice net	60 523 $	128 897 $
Amortissement des immobilisations	747 357	808 049
Autres éléments n'affectant pas l'encaisse	5 199	7 938
	813 079	944 884
Variation des		
Débiteurs	(76 961)	10 925
Comptes à payer et frais courus	281 604	215 054
Subventions tenant lieu de taxes municipales	57 711	(65 226)
Revenus reportés	22 913	84 364
Versements sur les emprunts du gouvernement du Canada exigibles à court terme	75 786	68 003
	1 174 132	1 258 004
Activités de financement		
Emprunts du gouvernement du Canada	799 378	875 164
Dividende versé au gouvernement du Canada		(152 474)
	799 378	722 690
Activités d'investissement		
Cession de placements		936 295
Cession d'immobilisations	20 283	57 900
Acquisitions d'immobilisations	(984 699)	(5 040 968)
	(964 416)	(4 046 773)
Augmentation (diminution) de l'encaisse	1 009 094	(2 066 079)
Encaisse et placements à court terme au début	947 142	3 013 221
Encaisse et placements à court terme à la fin	1 956 236 $	947 142 $

Notes afférentes aux états financiers au 31 décembre 1988

1 Conformément à la *Loi sur la Société canadienne des ports*, une requête en vue de l'établissement d'une société portuaire locale au port de St. John's a été approuvée et la Société du port de St. John's a été établie en date du 1er juin 1985.

Conformément à la *Loi sur la Société canadienne des ports*, l'actif, le passif et l'avoir ont été transférés des comptes de la Société canadienne des ports, port de St. John's à la Société du port de St. John's à leur valeur comptable.

2 Principales conventions comptables

a) Placements

Les placements, qui sont des titres garantis et émis par le gouvernement du Canada, sont présentés au coût amorti. Les primes ou escomptes sont amortis sur la durée résiduelle des placements.

b) Immobilisations

Les immobilisations sont présentées au coût à l'exception des immobilisations transférées à la Société par le gouvernement du Canada, lesquelles sont présentées à la valeur constatée par expertise ou à la juste valeur marchande qui ont été déterminées lors du transfert. Les subventions reçues du Canada ou de tiers pour des projets d'investissement sont déduites du coût des immobilisations en cause.

L'amortissement est comptabilisé selon la méthode de l'amortissement linéaire pour l'année complète, débutant dans l'exercice au cours duquel l'actif devient opérationnel, selon les taux indiqués à la note 4.

c) Régime de retraite

Tous les employés permanents de la Société participent au Régime de pension de retraite de la Fonction publique administré par le gouvernement du Canada. Les contributions au régime sont exigées des employés et de la Société. Les contributions annuelles au régime sont imputées aux résultats de l'exercice.

d) Subventions tenant lieu de taxes municipales

La dépense des subventions tenant lieu de taxes municipales est basée sur les évaluations municipales estimées, lesquelles sont ajustées conformément à la *Loi sur les subventions aux municipalités*. Les subventions sont payées après que les montants ont été vérifiés par la division des subventions aux municipalités des Travaux publics du Canada. Tout ajustement est imputé aux résultats de l'exercice alors en cours.

e) Avantages sociaux

La Société comptabilise annuellement une provision pour les indemnités de départ, les congés annuels et les congés dus en compensation du temps supplémentaire, qui sont payables aux employés dans les exercices subséquents conformément aux politiques de la Société.

3 Placements

	1988		1987	
	Coût amorti	Valeur nominale	Coût amorti	Valeur nominale
À court terme	1 920 228 $	1 935 300 $	863 594 $	897 300 $

4 Immobilisations

		1988			1987
	Taux d'amortissement	Coût	Amortissement cumulé	Valeur comptable nette	Valeur comptable nette
Terrain		4 643 700 $		4 643 700 $	4 643 700 $
Installations d'amarrage	2,5-10 %	8 170 054 $	5 404 346 $	2 765 708	2 821 573
Bâtiments	2,5-10 %	1 615 922	1 225 289	390 633	421 406
Services publics	3,3-10 %	3 123 735	675 359	2 448 376	2 580 329
Routes et pavage	2,5-10 %	4 173 992	896 653	3 277 339	3 586 506
Matériel et outillage	5-100 %	222 257	77 441	144 816	145 948
Mobilier et équipement	20 %	159 543	113 837	45 706	63 275
Construction en cours		847 317		847 317	69 438
		22 956 520 $	8 392 925 $	14 563 595 $	14 332 175 $

5 Emprunts du gouvernement du Canada

	1988	1987
Emprunts à terme, taux d'intérêt variant de 9,33 % à 10,015 %, échéant entre 1997 et 2000, remboursables par versements annuels égaux de 521 516 $, capital et intérêts	3 332 784 $	2 457 620 $
Versements de capital exigibles à court terme	200 622	124 836
	3 132 162 $	2 332 784 $

Les emprunts ne sont pas garantis.

Les versements de capital sur les emprunts au cours des cinq prochains exercices s'élèvent à 200 622 $ en 1989, 220 036 $ en 1990, 241 331 $ en 1991, 264 689 $ en 1992 et 290 309 $ en 1993.

6 Éventualités

Des réclamations pour dommages prétendument subis sur les lieux appartenant à la Société et totalisant approximativement 364 000 $ ont été reçues par la Société. La Société, défenderesse à titre de tiers, a nié toute responsabilité et aucune perte importante n'est prévue.

De plus, des réclamations totalisant approximativement 170 000 $ ont été reçues par la Société relativement à des coûts excédentaires sur des projets d'investissement. La Société conteste ces réclamations et aucune perte importante n'est anticipée.

7 Événement postérieur à la date du bilan

Subséquemment à la fin de l'exercice, la Société a reçu l'approbation d'une subvention pour investissements du gouvernement fédéral totalisant 3 400 000 $. Les fonds seront avancés à la Société au cours des exercices 1989 à 1991 et seront utilisés pour l'agrandissement et la rénovation des installations portuaires.

MEMBRES DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Fred Milley
Président
St. John's (T.-N.)

Faith Good
Vice-présidente
St. John's (T.-N.)

Tom Osborne
Propriétaire
Tom Osborne Real Estate
St. John's (T.-N.)

Paul Reynolds
Superviseur de la formation
Service aux automobilistes
Ultramar Canada Inc.
St. John's (T.-N.)

Michael Walsh
Président
Transportation Communication International Union
St. John's (T.-N.)

Dermot Dobbin
Président
BRADCO
St. John's (T.-N.)

Art Puddister
Directeur
Puddister Trading Co.
St. John's (T.-N.)

DIRIGEANTS DE LA SOCIÉTÉ

Fred Milley
Président du conseil

Faith Good
Vice-présidente

David J. Fox
Directeur général

Brian Scott
Directeur, Finances

Keith F. Rose
Secrétaire de la Société

Tonnage record de 71,3 millions de tonnes.

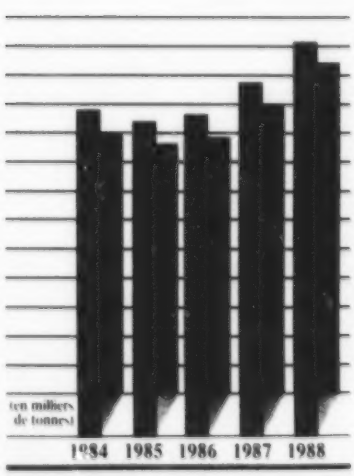
En tête, les marchandises en vrac: copeaux de bois en hausse de 30,9 % et charbon en hausse de 26,1 %.

Achèvement de l'étude sur l'impact économique du port.

Affectation de représentants commerciaux dans dix pays d'Asie.

Nouveau record pour le trafic de croisière, avec 324 261 passagers et 209 départs.

Adoption officielle du programme d'équité en matière d'emploi.



MESSAGE DU PRÉSIDENT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION ET DU DIRECTEUR GÉNÉRAL

Toujours les points forts
En exploitant les atouts qui ont toujours fait sa force, le port de Vancouver a connu en 1988 la meilleure année de son histoire, manutentionnant 71,3 millions de tonnes de marchandises.

Ce volume record, constitué à environ 60 % d'échanges avec les pays d'Asie et du Pacifique, est attribuable pour 86,5 % aux dynamiques exportations des vastes ressources de l'Ouest canadien et à l'excellence du port dans la manutention des marchandises en vrac.

En ce qui concerne le rendement, la Société du port de Vancouver (SPV) a axé ses initiatives sur plusieurs éléments stratégiques, notamment la gestion foncière, l'aménagement portuaire, la commercialisation et les relations avec les employés. En insistant rigoureusement sur l'autosuffisance financière, la SPV a pu réaliser un bénéfice net de 38,1 millions $ pour l'exercice, ce chiffre incluant un gain réalisé sur la vente de terrains.

Un volume record
Cette année encore c'est le charbon, en hausse de 26,1 % par rapport à 1987, qui vient en tête des marchandises manutentionnées dans les terminaux publics et privés du port. Les principaux acheteurs de produits canadiens ont été le Japon, la Corée et la Chine.

En scrutant attentivement les conditions du marché mondial, la SPV a pu observer que la forte demande émanant de l'industrie sidérurgique japonaise s'est maintenue en 1988. Par ailleurs, le volume céréalier devrait accuser une nette diminution en 1989, conséquence de la dure sécheresse qui a frappé les Prairies. Dans le secteur des produits forestiers, le marché du bois d'oeuvre a donné certains signes de ralentissement, mais le volume de copeaux de bois a encore une fois fait mentir les prévisions, avec un bond de 30,9 % par rapport à 1987.

Le port a enregistré un volume record dans la manutention de conteneurs, avec 305 738 unités EVP, une augmentation de 8,5 %. C'est là un résultat d'autant plus remarquable que, d'après les sources de l'industrie, le nombre de conteneurs arrivant en Amérique du Nord en provenance des pays du Pacifique a dans l'ensemble diminué. En outre, Vancouver récupère une forte proportion du trafic de conteneurs qui était auparavant détourné vers des ports américains avant l'abolition de la clause relative aux conteneurs. La SPV a également pu observer l'efficacité de B.C. Container Gateway Council durant ses huit premiers mois d'exploitation, sous la présidence du Capitaine Perry.

Des approches proactives
Soucieuse de faire en sorte que le plus grand port du Canada demeure pleinement polyvalent, la SPV a cette année encore misé à la fois sur un marketing dynamique et sur un développement portuaire avisé. En septembre, la Société a ainsi confié à Jardine Shipping Agencies, de Singapour, le mandat de représenter le port de Vancouver dans neuf pays d'Asie. Au Japon, cette tâche incombe à Aurora Shipping, de Tokyo. La Société a également envoyé trois missions commerciales à l'étranger (deux en Asie et une en Europe) auxquelles ont pris part des membres du BCMEA et du SIDM.

La SPV a distribué au gouvernement, à l'industrie et aux entreprises, dans la région et le reste du pays, les résultats de l'étude d'impact économique qu'elle a réalisée sur une période de dix mois.

Développement équilibré et concurrence
Comme le font tous les autres ports du monde, le port de Vancouver a continué en 1988 de raffiner ses stratégies de développement portuaire, étoffant ses données techniques, commerciales et communautaires. Ainsi, le programme de gestion foncière de la SPV sera renforcé à l'issue de l'étude entreprise sur l'utilisation des terrains littoraux à des fins récréatives et par les politiques visant à appuyer un processus d'information publique sur le développement du port. Ces deux initiatives ont débuté en 1988.

Nos gens font notre force
En 1988, c'est encore une fois à son équipe que la SPV doit ses remarquables résultats. C'est pourquoi nous tenons à rendre hommage à notre conseil d'administration, à nos gestionnaires chevronnés et à notre personnel des plus compétent qui n'ont pas relâché leurs efforts pour assurer le succès du port durant une période de constantes mutations et de défis toujours plus nombreux.

Francis J. MacNaughton **Capitaine Hector D. Perry**

Nous félicitons également nos collègues du secteur privé. C'est en travaillant de concert avec eu que nous avons pu faire de Vancouver la porte ouverte du Canada sur le Pacifique.

Le président du conseil d'administration,

Capitaine Hector D. Perry

Le directeur général,

Francis J. MacNaughton

RAPPORT DES VÉRIFICATEURS

À l'honorable Benoît Bouchard, C.P., député
Ministre des Transports

Nous avons vérifié le bilan de la Société du port de Vancouver au 31 décembre 1988 ainsi que les états des résultats et bénéfices non répartis et de l'évolution de l'encaisse de l'exercice terminé à cette date. Notre vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues, et a comporté par conséquent les sondages et autres procédés que nous avons jugés nécessaires dans les circonstances.

À notre avis, ces états financiers présentent fidèlement la situation financière de la Société au 31 décembre 1988 ainsi que les résultats de son exploitation et l'évolution de son encaisse pour l'exercice terminé à cette date selon les principes comptables généralement reconnus, appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent.

De plus, à notre avis, les opérations de la Société dont nous avons eu connaissance au cours de notre vérification des états financiers ont été effectuées, à tous égards importants, conformément à la Partie X de la *Loi sur la gestion des finances publiques* et ses règlements, à la charte et aux règlements administratifs de la Société.

Thorne Ernst & Whinney

Comptables agréés

Vancouver, Colombie-Britannique
Le 2 février 1989

Bilan au 31 décembre 1988 (en milliers de dollars)

Actif	**1988**	1987
Actif à court terme		
Encaisse	**849 $**	527 $
Placements (note 1)	**87 218**	54 518
Débiteurs	**8 644**	6 870
Matières et fournitures	**363**	306
	97 074	62 221
Débiteurs à long terme (note 2)	**7 120**	7 519
Biens-fonds et matériel (note 3)	**187 492**	181 751
	291 686 $	251 491 $
Passif et avoir du Canada		
Passif à court terme		
Créditeurs et frais courus	**10 598 $**	2 367 $
Subventions tenant lieu d'impôts fonciers	**6 316**	5 979
Produits reportés	**2 326**	2 550
	19 240	10 896
Avantages sociaux courus	**1 164**	1 169
Emprunt auprès du Canada (note 4)	**3 734**	3 949
	24 138	16 014
Avoir du Canada		
Capital d'apport	**88 273**	88 273
Bénéfices non répartis	**179 275**	147 204
	267 548	235 477
	291 686 $	$251 491 $

Engagement et éventualité (note 5)

Au nom du conseil d'administration:

Le président du conseil,

Capitaine Hector D. Perry

Administrateur,

Colin B. Warner

Résultats et bénéfices non répartis	(en milliers de dollars)	
exercice terminé le 31 décembre 1988	**1988**	1987
Produits d'exploitation	**51 780 $**	46 657 $
Charges		
Frais d'exploitation et d'administration	**19 441**	17 715
Subventions tenant lieu d'impôts fonciers	**4 423**	5 133
Amortissement	**6 442**	6 352
	30 306	29 200
Bénéfice d'exploitation	**21 474**	17 457
Revenu de placements	**6 952**	4 074
Intérêts débiteurs	**(343)**	(325)
	6 609	3 749
Bénéfice avant le poste exceptionnel	**28 083**	21 206
Poste exceptionnel		
Gain sur la vente de terrains	**10 000**	—
Bénéfice net	**38 083**	21 206
Bénéfices non répartis au début de l'exercice	**147 204**	131 814
	185 287	153 020
Moins le versement en espèces au Canada	**6 012**	5 816
Bénéfices non répartis à la fin de l'exercice	**179 275 $**	147 204 $

Évolution de l'encaisse	(en milliers de dollars)	
exercice terminé le 31 décembre 1988	**1988**	1987
Rentrées (sorties) de fonds liées aux activités suivantes:		
Exploitation		
Bénéfice net	**38 083 $**	21 206 $
Éléments n'influant pas sur l'encaisse		
Amortissement	**6 442**	6 352
Gain sur la vente de terrains	**(10 000)**	—
Autres	**479**	111
Évolution du fonds de roulement hors caisse lié à l'exploitation	**6 513**	(2 441)
	41 517	25 228
Financement		
Emprunts auprès du Canada remboursables à court terme	**(215)**	(199)
Versement en espèces au Canada	**(6 012)**	(5 816)
	(6 227)	(6 015)
Investissement		
Acquisition de biens-fonds et de matériel	**(12 746)**	(4 007)
Produit de la vente de terrains	**10 000**	—
Autres	**478**	426
	(2 268)	(3 581)
Augmentation de l'encaisse	**33 022**	15 632
Encaisse au début de l'exercice	**55 045**	39 413
Encaisse à la fin de l'exercice	**88 067 $**	55 045 $

L'encaisse s'entend aussi des placements.

Notes afférentes aux états financiers
exercice terminé le 31 décembre 1988

Généralités
La Société du port de Vancouver a été créée en date du 1er juillet 1983 en tant que société de port locale conformément à la *Loi sur la Société canadienne des ports* et figure en tant que société d'État mère à l'Annexe III, Partie II, de la *Loi sur la gestion des finances publiques*. La Société n'est pas assujettie à l'impôt sur le revenu.

La Société a pour objectifs de gérer et d'exploiter le port de Vancouver de façon efficace conformément à la politique sur les ports nationaux énoncée dans la *Loi sur la Société canadienne des ports*.

Sommaire des principales conventions comptables
Les présents états financiers ont été dressés par la direction selon les principes comptables généralement reconnus, jugés appropriés dans les circonstances et appliqués de manière uniforme. Un sommaire des principales conventions comptables de la Société est présenté ci-après.

Biens-fonds et matériel
Les biens-fonds et le matériel sont inscrits au prix coûtant. L'amortissement est calculé selon la méthode linéaire à compter de l'exercice au cours duquel le bien est mis en service, aux taux suivants, fondés sur les durées d'utilisation prévues des biens:

Dragage	15 à 40 ans
Structures des postes de mouillage, bâtiments, routes et revêtements	10 à 40 ans
Appareils de service	10 à 33 ans
Matériel et outillage	1 à 20 ans
Mobilier et matériel de bureau	5 ans

Charges de retraite
Tous les employés permanents de la Société sont couverts par le Régime de pensions de la Fonction publique qu'administre le Gouvernement du Canada. Les cotisations au régime doivent être faites par les employés et par la Société. Même s'il s'agit d'un régime de retraite à prestations déterminées, les cotisations représentent la dette totale de la Société au titre des pensions et sont comptabilisées dans l'exercice au cours duquel elles sont versées.

Assurances
À l'exception des biens assurés par les locataires et les entrepreneurs, la Société assume tous les risques d'incendie et de dommages causés à la propriété de même que les revendications d'indemnisations des travailleurs. Tous les frais qu'occasionnent de tels risques sont portés aux livres dans l'exercice au cours duquel ils sont engagés.

Subventions tenant lieu d'impôts fonciers
Les subventions tenant lieu d'impôts fonciers sont fondées sur des évaluations municipales estimatives, redressées en vertu de la *Loi sur les subventions aux municipalités*. Après la vérification des montants par la Division des subventions aux municipalités de Travaux publics Canada, tout redressement effectué une fois la vérification terminée est porté aux comptes dans la période du règlement.

Avantages sociaux
La Société accumule dans ses comptes la dette estimative au titre des indemnités de départ et des congés annuels. Ces avantages sont fournis en vertu de conventions collectives et de la politique de la Société.

1 Placements

Les placements à court terme consistent en bons du trésor du Canada dont la valeur marchande se rapproche de la valeur comptable aux 31 décembre 1988 et 1987.

2 Débiteurs à long terme

(en milliers de dollars)

	1988	1987
Montant ne portant pas intérêt à payer en vertu d'une entente passée avec B.C. Rail, arrivant à échéance à la date d'achèvement de la construction de la voie ferrée sur la chaussée en remblai Roberts Bank ou au 1er avril 1994, selon la première de ces deux dates	3 947 $	3 947 $
Montant à long terme relatif à la vente de l'élévateur n° 1, portant intérêt au taux de 6 3/4 % par année, payable en versements annuels de capital et d'intérêt réunis de 462 916 $, et arrivant à échéance le 31 décembre 1996	2 805	3 065
Moins la tranche à court terme	(277)	(260)
	2 528	2 805
Montant à long terme relatif à la vente de l'élévateur n° 3, portant intérêt au taux de 5 3/4 % par année, payable en versements annuels de 117 720 $ plus les intérêts, et arrivant à échéance le 1er août 1994	706	824
Moins la tranche à court terme	(117)	(118)
	589	706
Autres	56	61
	7 120 $	7 519 $

3 Biens-fonds et matériel

(en milliers de dollars)

	1988			1987
	Prix coûtant	Amortissement cumulé	Montant net	Montant net
Terrains	76 403 $	—	76 403 $	76 403 $
Dragage	366	190 $	176	188
Structures des postes de mouillage	51 490	24 271	27 219	28 309
Bâtiments	43 963	10 490	33 473	33 892
Appareils de service	13 740	5 830	7 910	8 036
Routes et revêtements	30 639	17 043	13 596	15 184
Matériel et outillage	26 467	10 483	15 984	17 088
Mobilier et matériel de bureau	2 821	1 448	1 373	775
Projets en voie de construction	11 358	—	11 358	1 876
	257 247 $	69 755 $	187 492 $	181 751 $

4 Emprunt auprès du Canada

(en milliers de dollars)

	1988	1987
Emprunt portant intérêt au taux de 7,5 %, échéant le 31 décembre 2000, remboursable par versements annuels de capital et d'intérêt réunis	3 949 $	4 148 $
Moins la tranche à court terme	(215)	(199)
	3 734 $	3 949 $

Les remboursements en capital requis au cours des cinq prochains exercices sont les suivants:

1989	215 000 $
1990	230 000
1991	248 000
1992	266 000
1993	286 000
	1 245 000 $

5 Engagement et éventualités

La Société assume, pour la location d'espace de bureaux, des obligations découlant de contrats à long terme échéant à diverses dates jusqu'en 1991 et totalisant 1 655 000 $. Les loyers annuels à verser pour chacun des trois exercices à venir sont les suivants:

1989	662 000 $
1990	662 000
1991	331 000
	1 655 000 $

Au 31 décembre 1988, la Société avait des réclamations de municipalités pour des subventions tenant lieu d'impôts fonciers totalisant environ 6,6 millions de dollars de plus que le montant accumulé dans les états financiers.

6 Opérations entre apparentés

Du fait de leur même appartenance, la Société est apparentée à tous les ministères, agences et sociétés d'État formés par le Gouvernement du Canada.

Outre l'emprunt auprès du Canada mentionné à la note 4, la Société a versé 1 779 000 $ (1 594 000 $ en 1987) à la Société canadienne des ports en guise de quote-part aux charges d'exploitation de cette société, ainsi que 6 012 000 $ au Canada durant l'exercice à l'étude à titre de versement en espèces. La Société s'est vu demander de prendre en considération la possibilité d'effectuer un versement en espèces fondé sur un pourcentage de son bénéfice net de 1988, payable au Canada d'ici le 31 mars 1989.

MEMBRES DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Capitaine Hector D. Perry°
Président
Ganges (C.-B.)

Jane E. Frost**/°/°°
Vice-présidente
Vancouver (C.-B.)

Laurie G. Maranda*/**/°°
Vice-présidente
Choukalos, Woodburn, McKenzie, Maranda Ltd. Consulting Engineers
Vancouver (C.-B.)

Richard I. Nelson*/°
Vancouver (C.-B.)

Gary C.H. Short**
Vancouver (C.-B.)

Rodney A. Snow°/°°
Avocat
Davis & Co.
Vancouver (C.-B.)

Colin B. Warner*
Vice-président principal
Finances et Distribution
Weldwood of Canada Limited
Vancouver (C.-B.)

*Membre du comité de vérification
**Membre du comité de planification et de budgétisation
°Membre du comité de direction
°°Membre du comité de développement économique et des relations communautaires

DIRIGEANTS DE LA SOCIÉTÉ

Capitaine Hector D. Perry
Président du Conseil

Francis J. MacNaughton
Directeur général

Capitaine Norman C. Stark
Adjoint au directeur général et chef de l'exploitation

Donald G. Buggie
Sous-directeur, Administration

Phil L. Clark
Sous-directeur, Développement de la Société

Thomas A. Shortridge
Sous-directeur, Services portuaires

Robin B.L. Kimpton
Secrétaire de la Société

RÉPERTOIRE DE LA SOCIÉTÉ

Conseil d'administration

L'honorable A.R. Huntington
Président
Ottawa (Ont.)

William Marsh
Vice-président
Sydney (N.-É.)

Jean Michel Tessier
Président-directeur général
Société canadienne des ports
Ottawa (Ont.)

Dr John Balkwill
Kanata (Ont.)

Ronald Corey
Président du conseil
Société du port de Montréal
Président, Club de hockey
Canadien Inc.
Président, Forum de Montréal Inc.
Montréal (Québec)

Robert Dowling
Président, Cavell Drugs Ltd.
Jasper (Alb.)

Brian Keple
Président
Regina Cartage & Storage
Régina (Sask.)

Richard K. Lester
Vancouver (C.-B.)

A.R. « Sandy » MacLean
Directeur
Dalhousie Regional High School
Dalhousie (N.-B.)

C. Peter MacLean
Vice-président
J.W. MacDonald & Company Ltd.
New Glasgow (N.-É.)

Arnold E. Masters
Île-des-Soeurs (Québec)

Donald A. Parker
Président du conseil
Société du port d'Halifax
Halifax (N.-É.)

Capitaine H.D. Perry
Président du conseil
Société du port de Vancouver
Ganges (C.-B.)

James B. Powers
Président et directeur général
Labrador Construction Co. Ltd.
St. John's (T.-N.)

Wallace S. Turnbull, c.r.
Associé
Clark, Drummie & Company
Saint John (N.-B.)

Robert H. Vandewater
Vice-président et principal responsable
de la comptabilité
Wood Gundy Inc.
Winnipeg (Man.)

Dirigeants de la Société

L'honorable A.R. Huntington
Président du conseil

William Marsh
Vice-président du conseil

Jean Michel Tessier
Président-directeur général

Hassan J. Ansary
Vice-président général

Camille A. Guérin
Vice-président, Finances et Administration

T.A. Lauzon
Directeur général des ports

Christos Sampson
Directeur général, Police et Sécurité

Thomas E. Gallagher
Directeur et conseiller juridique principal
Common law

Pierre Woods
Directeur et conseiller juridique principal
Droit civil

Roza Aronovitch
Secrétaire de la Société

Comité de direction

Président:	L'honorable A.R. Huntington
Vice-président:	William Marsh
Membres:	Dr John Balkwill
	Ronald Corey
	Capitaine H.D. Perry
	Jean Michel Tessier
	Robert H. Vandewater

Comité de vérification

Président:	Robert H. Vandewater
Membres:	Ronald Corey
	A.R. « Sandy » MacLean
	C. Peter MacLean
	James B. Powers

Comité de planification et de budgétisation

Président:	James B. Powers
Membres:	Robert Dowling
	Richard K. Lester
	Arnold E. Masters
	Wallace S. Turnbull

Comité de la Police

Président:	Brian Keple
Membres:	D. Cassidy
	(membre extraordinaire)
	L'honorable K.A. Flanigan
	(membre extraordinaire)
	L'honorable A.R. Huntington
	Donald A. Parker
	Jean Michel Tessier
	Wallace S. Turnbull

ADRESSES DES PORTS

Société canadienne des ports

Bureau national
99, rue Metcalfe
Ottawa (Ont.)
K1A 0N6
Tél.: (613) 957-6758

Port de Belledune
a/s du bureau national
99, rue Metcalfe
Ottawa (Ont.)
K1A 0N6
Tél.: (613) 957-6758

Ports de Chicoutimi, Baie des Ha! Ha!
Rue Lafontaine
C.P. 760
Chicoutimi (Québec)
G7H 5E1
Tél.: (418) 543-0263

Port de Churchill
C.P. 217
Churchill (Man.)
R0B 0E0
Tél.: (204) 675-8823

Port Colborne
a/s du bureau national
99, rue Metcalfe
Ottawa (Ont.)
K1A 0N6
Tél.: (613) 957-6758

Port de Prescott
a/s du bureau national
99, rue Metcalfe
Ottawa (Ont.)
K1A 0N6
Tél.: (613) 957-6758

Port de Sept-Îles
421, rue Arnaud
Suite 202
Sept-Îles (Québec)
G4R 3B3
Tél.: (418) 968-1231

Port de Trois-Rivières
1545, rue du Fleuve
C.P. 999
Trois-Rivières (Québec)
G9A 5K2
Tél.: (819) 375-3939

Sociétés de port locales

Société du port d'Halifax
Terminaux Ocean
C.P. 336
Halifax (N.-É.)
B3J 2P6
Tél.: (902) 426-8643

Société du port de Montréal
Édifice du port de Montréal
Cité du Havre, Aile n° 1
Montréal (Québec)
H3C 3R5
Tél.: (514) 283-7042

Société du port de Prince Rupert
110 ouest, 3e avenue
Prince Rupert (C.-B.)
V8J 1K8
Tél.: (604) 627-8545

Société du port de Québec
150, rue Dalhousie
C.P. 2268
Québec (Québec)
G1K 7P7
Tél.: (418) 648-3558

Société du port de Saint John
133, rue Prince William
C.P. 6429, Succursale « A »
Saint John (N.-B.)
E2L 4R8
Tél.: (506) 648-4869

Société du port de St. John's
3, rue Water
C.P. 6178
St. John's (T.-N.)
A1C 5X8
Tél.: (709) 772-4582

Société du port de Vancouver
200, rue Granville
1900, Granville Square
Vancouver (C.-B.)
V6C 2P9
Tél.: (604) 666-8978